TP 13198F

LES TRANSPORTS AU CANADA 2000

RAPPORT ANNUEL

Transports Canada
Transport Canada

Canada

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2000

Cat. No. T1-10/2000F
ISBN 0-662-85510-8

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2000"

101-05710/

Minister of Transport | Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

2/5/01

Son Excellence la très honorable Adrienne Clarkson, C.C., C.M.M., C.D.
Gouverneure générale du Canada
Rideau Hall
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0A1

Excellence,

J'ai l'honneur de vous présenter le cinquième *Rapport annuel* sur la situation des transports au Canada, conformément aux exigences de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*. Le rapport décrit clairement le rôle important du transport dans l'économie canadienne.

Le *Rapport annuel* de 2000, comme les quatre rapports annuels précédents, fournit une mine de renseignements sur la situation du réseau de transport canadien. Grâce à la façon dont sont présentées les dernières données disponibles dans le *Rapport annuel*, nous pouvons comprendre d'où proviennent les demandes et les pressions exercées sur le réseau de transport. Le rapport donne, entre autres, un aperçu de l'infrastructure du réseau et expose les tendances actuelles dans le transport et le commerce au Canada, en accordant une attention particulière à l'énergie utilisée par le secteur des transports.

Le rapport précède celui du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*. Ces deux rapports, ainsi que les quatre rapports annuels antérieurs, serviront à définir un plan sur les transports nationaux pour la prochaine décennie et au-delà.

Une solide base d'information aidera à comprendre les tendances et défis auxquels le secteur des transports a fait face au cours des dernières années. Le PIB de notre pays dépend dans une large mesure du commerce. Pour l'avenir, il est clair que les perspectives de croissance et de développement du Canada reposent sur le marché mondial. Pour appuyer une forte croissance économique à l'avenir, nous devons viser à ce que le réseau de transport du pays soit le meilleur au monde, qu'il soit sûr, efficient, intégré, accessible et respectueux de l'environnement.

Je vous prie d'agréer, Excellence, l'expression de ma très haute considération.

L'Honorable David M. Collenette, C.P., député

Canada

03-110R (97-08)

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre		*page*
	Points saillants du rapport	i
1.	**Introduction**	1
2.	**Les transports et l'économie canadienne**	3
	L'économie canadienne	3
	Contribution des transports à l'économie	6
3.	**Dépenses des gouvernements en transport**	9
	Dépenses publiques consacrées aux transports	9
	Total des recettes de transport par palier de gouvernement	13
	Aperçu des dépenses et des recettes par mode	13
4.	**Transports et sécurité**	15
	Accidents de transport	15
	Transport des marchandises dangereuses	26
5.	**Les transports, l'énergie et l'environnement**	29
	Énergie	29
	L'impact des transports sur l'environnement	34
6.	**Transports et économies régionales**	41
	Profil socio-économique des économies provinciales	41
	La valeur ajoutée du transport commercial	43
	Demande intérieure de transport	44
7.	**Transports et emploi**	47
	Main-d'œuvre	47
	Moyenne des salaires	57
	Conflits de travail dans les transports	60
8.	**Transports et échanges commerciaux**	61
	Échanges intérieurs	61
	Échanges internationaux	64
9.	**Transport et tourisme**	73
	Dépenses touristiques	73
	Aperçu des voyages	75
10.	**Infrastructures de transport**	83
	Infrastructures de transport ferroviaire	83
	Infrastructures de transport routier	86
	Infrastructures de transport maritime	89
	Infrastructures de transport aérien	105

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Chapitre *page*

11. Structure de l'industrie 113
Industrie du transport ferroviaire 113
Industrie du camionnage 114
Industrie du transport par autobus/autocar 124
Industrie du transport maritime 126
Industrie du transport aérien 134

12. Transport des marchandises 141
Transport ferroviaire 141
Camionnage 144
Transport maritime 147
Industrie du transport aérien 153

13. Transport des passagers 157
Transport ferroviaire 157
Transport par autobus/autocar 158
Transport par automobile 161
Transport maritime 161
Transport aérien 162

14. Prix, productivité et résultats financiers du secteur des transports 177
Transport ferroviaire 178
Camionnage 181
Autocar/autobus 183
Transport aérien 186

LISTE DES ANNEXES

Annexe *Titre* *Page*

Les transports et l'économie canadienne
2-1 DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS, 1998 8

Infrastructures de transport
10-1 PROJETS APPROUVÉS DANS LE CADRE DU PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES PAR AÉROPORT ET PAR PROVINCE, 2000 112

Transport des passagers
13-1 CADRE MODIFIÉ VISANT LA POLITIQUE INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA AU 21 DÉCEMBRE 1999 172
13-2 SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX AU 31 DÉCEMBRE 2000 (SERVICES TRANSFRONTALIERS CANADA – É.-U. NON COMPRIS) 173
13-3 SITUATION DES SERVICES AÉRIENS TRANSFRONTALIERS AU 31 DÉCEMBRE 2000 174

LISTE DES TABLEAUX

Tableau *Titre* *page*

2. Les transports et l'économie canadienne

2-1 : INDICATEURS ÉCONOMIQUES GÉNÉRAUX 3
2-2 : CROISSANCE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES 6
2-3 : TRANSPORT COMMERCIAL EN TERMES DE POURCENTAGE DU PIB 6
2-4 : DEMANDE DE TRANSPORT EN POURCENTAGE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT 7

3. Dépenses des gouvernements en transport

3-1 : DÉPENSES BRUTES ET NETTES CONSACRÉES PAR LES GOUVERNEMENTS AUX TRANSPORTS, 1996-1997 À 2000-2001 9
3-2 : DÉPENSES FÉDÉRALES DE FONCTIONNEMENT ET D'ENTRETIEN ET EN CAPITAL, 1996-1997 À 2000-2001 10
3-3 : SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES DIRECTES PAR MODE, 1996-1997 À 2000-2001 11
3-4 : RECETTES PUBLIQUES PROVENANT DES USAGERS DES TRANSPORTS, 1996-1997 À 2000-2001 13
3-4 : DÉPENSES ET RECETTES DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR PALIER DE GOUVERNEMENT, 1996-1997 À 2000-2001 14

4. Transports et sécurité

4-1 : ACCIDENTS DE TRANSPORT PAR MODE, EN 2000 VERSUS MOYENNE DES CINQ ANNÉES PRÉCÉDENTES (1995 – 1999) 16
4-2 : TAUX D'ACCIDENTS DES TRANSPORTS EN 2000 PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES CINQ ANNÉES PRÉCÉDENTES (1995 – 1999) 16
4-3 : ACCIDENTS DE CHEMIN DE FER, 1995 – 2000 17
4-4 : ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU PAR PROVINCE, 1995 – 2000 17
4-5 : ACCIDENTS FERROVIAIRES DUS À DES INTRUSIONS PAR PROVINCE, 1995 – 2000 18
4-6 : NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS DE LA ROUTE AYANT FAIT DES TUÉS ET DES BLESSÉS, 1994 – 1999 18
4-7 : VICTIMES DE LA ROUTE PAR CATÉGORIE D'USAGERS 1994 – 1999 19
4-8 : VÉHICULES COMMERCIAUX ET AUTRES IMPLIQUÉS DANS DES COLLISIONS MORTELLES PAR TYPE DE VÉHICULE, 1993 – 1998 19
4-9 : VÉHICULES EN CAUSE DANS DES COLLISIONS MORTELLES, PAR TYPE DE VÉHICULE, 1993 – 1998 20
4-10 : ÉVÉNEMENTS MARITIMES, 1995 – 2000 22
4-11 : ACCIDENTS IMPLIQUANT DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA, 1995 – 2000 24
4-12 : ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA PAR RÉGION, 1995 – 2000 25
4-13 : PERSONNES TUÉES DANS DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA PAR RÉGION, 1995 – 2000 25
4-14 : ACCIDENTS D'AVIATION MORTELS METTANT EN CAUSE DES AVIONS DE LIGNE ET DES APPAREILS DE NAVETTE, CANADA ET ÉTATS-UNIS, 1995 – 2000 26
4-15 : ACCIDENTS À SIGNALER METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR MODE ET PHASE DE TRANSPORT, 1995 – 2000 26
4-16 : MORTS ET BLESSÉS CAUSÉS PAR DES ACCIDENTS À SIGNALER METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES, 1995 – 2000 27
4-17 : NOMBRE TOTAL DE MORTS ET DE BLESSÉS DANS DES ACCIDENTS À SIGNALER METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES, 1995 – 2000 27

6. Transports et économies régionales

6-1 : PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DES PROVINCES DU CANADA, 1999 42
6-2 : IMPORTANCE RELATIF DU TRANSPORT COMMERCIAL DANS LES ÉCONOMIES PROVINCIALES, 1999 44
6-3 : CROISSANCE ANNUELLE DU TRANSPORT COMMERCIAL DANS LES ÉCONOMIES PROVINCIALES, 1999 44
6-4 : DEMANDE INTÉRIEURE DE TRANSPORT EN POURCENTAGE DE LA DEMANDE INTÉRIEURE FINALE PROVINCIALE, 1999 45
6-5 : CROISSANCE ANNUELLE DE LA DEMANDE INTÉRIEURE DE TRANSPORT, 1999 45

7. Transports et emploi

7-1 : EMPLOI DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR CATÉGORIE, 1996 – 2000 48
7-2 : L'EMPLOI DANS LES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE, 1995 – 1999 48
7-3 : L'EMPLOI DANS LES MOYENNES ET GRANDES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, 1995 – 1999 49
7-4 : L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, PAR RÉGION 49
7-5 : TOTAL DE L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1995 – 1999 50

Tableau *Titre* *page*

7. Transports et emploi

7-6 : EMPLOYÉS À TEMPS PLEIN DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR AUTOBUS ET DU TRANSPORT URBAIN, 1995 – 1999 50
7-7 : NOMBRE ANNUEL MOYEN D'EMPLOIS DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME, 1996 – 2000 51
7-8 : RÉPARTITION RÉGIONALE DES EMPLOYÉS DES OPÉRATEURS DE TRAVERSIERS, 1995 – 1999 51
7-9 : EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN, 1995 – 1999 52
7-10 : AUTRES EMPLOIS DIRECTS RELIÉS AUX TRANSPORTS, 1996 – 2000 52
7-11 : EMPLOIS DANS LES SERVICES D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE, 1995 – 1999 53
7-12 : EMPLOI AU SEIN DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES, 1998 – 2000 53
7-13 : EMPLOI PAR CATÉGORIE, CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1996 – 2000 54
7-14 : EMPLOI DANS LES AÉROPORTS DU RNA, 2000 54
7-15 : ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN PRÉVUS DANS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES FÉDÉRAUX 54
7-16 : EMPLOI DANS LE TRANSPORT MARITIME, SERVICES CONNEXES, 1996 – 2000 55
7-17 : EMPLOI AU SEIN DES AGENCES DE VOYAGES, DES GROSSISTES ET COMMERÇANTS EN VOYAGES, 1996 – 2000 56
7-18 : SALAIRE HEBDOMADAIRE MOYEN DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR MODE ET PAR PROVINCE, 1996–2000 57
7-19 : RÉMUNÉRATION ANNUELLE MOYENNE DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, 1996–1999 58
7-20 : SALAIRE HEBDOMADAIRE MOYEN DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1996 – 2000 58
7-21 : SALAIRE ANNUEL MOYEN DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS, 1995 – 1999 59
7-22 : COÛTS ANNUELS DE MAIN-D'ŒUVRE PAR EMPLOYÉ, TRANSPORTEURS MARITIMES ÉTABLIS AU CANADA, 1995 – 1999 59
7-23 : COÛTS ANNUELS DE MAIN-D'ŒUVRE PAR EMPLOYÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS, 1995 – 1999 59
7-24 : CONFLITS DE TRAVAIL PAR MODE DE TRANSPORT, 1996 – 2000 60

8. Transports et échanges commerciaux

8-1 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTÉRIEURS, PAR SECTEUR, 1999 62
8-2 : FLUX INTÉRIEURS DE TRANSPORT, 1999 62
8-3 : FLUX DE TRANSPORT INTÉRIEURS, PAR SECTEUR ET PAR MODE, 1999 63
8-4 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERPROVINCIAUX, PRINCIPAUX COULOIRS EST-OUEST, 1999 64
8-5 : ÉCHANGES CANADA – É.-U., PAR MODE ET PAR SECTEUR, 1993 – 1999 66
8-6 : ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U., PAR PROVINCE, 1999 67
8-7 : COMMERCE CANADA/É.-U., PAR RÉGION DES É.-U., 1989 ET 1999 67
8-8 : ÉCHANGES COMMERCIAUX TRANSFRONTALIERS CANADA/É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX NORD-SUD, 1999 68
8-9 : TAUX DE CHANGE, DOLLARS CANADIENS PAR DEVISE CHOISIE 69
8-10 : ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PAR MODE ET PAR SECTEUR, 1993 – 1999 70
8-11 : ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PAR PROVINCE, 1999 70
8-12 : ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET LES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS – EXPORTATIONS, 1999 71
8-13 : ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET LES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS – IMPORTATIONS, 1999 71
8-14 : EXPORTATIONS CANADIENNES PAR GROUPE DE PAYS, 1999 ET 2000 72
8-15 : IMPORTATIONS DU CANADA PAR GROUPE DE PAYS, 1999 ET 2000 72

9. Transport et tourisme

9-1 : DÉPENSES TOURISTIQUES DE TRANSPORT AU CANADA ET AUTRES PRINCIPAUX BIENS TOURISTIQUES, 1999 74
9-2 : SOMMAIRE DES VOYAGES AU CANADA, 1999 ET 2000 75
9-3 : VOYAGES INTÉRIEURS SELON LE MODE DE TRANSPORT ET LE BUT, 1999 76
9-4 : VOYAGES CANADA – ÉTATS-UNIS, PAR MODE, 2000 78
9-5 : VOYAGEURS D'AFFAIRES CANADA – ÉTATS-UNIS PAR AVION, PAR PROVINCE, 1999 80
9-6 : VOYAGEURS D'AFFAIRES CANADA – ÉTATS-UNIS EN AUTOMOBILE, PAR PROVINCE, 1999 80
9-7 : BUT DES VOYAGES OUTRE-MER, 1990 ET 1999 82

10. Infrastructures de transport

10-1 : PROPRIÉTÉ ET EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES DU CANADA, 2000 83
10-2 : RATIONALISATION DU CN ET DU CP PAR PROVINCE, 1990 – 2000 84
10-3 : RATIONALISATION DU CN ET DU CP PAR PROVINCE, 2000 85
10-4 : PLANS DE RATIONALISATION TRIENNAUX DU CN ET DU CP PAR PROVINCE 85

Tableau *Titre* *page*

10. Infrastructures de transport

10-5 : LONGUEUR DU RÉSEAU ROUTIER AU CANADA, 1998 87
10-6 : NIVEAUX DE CIRCULATION SUR LE RÉSEAU DES PRINCIPALES ROUTES PROVINCIALES, 1996 87
10-7 : LES 20 POSTES FRONTALIERS LES PLUS FRÉQUENTÉS PAR LES CAMIONS, 1998 – 2000 90
10-8 : CLASSIFICATION DES PRINCIPAUX PORTS 91
10-9 : PORTS NE RELEVANT PLUS DU CONTRÔLE ET DE L'ADMINISTRATION DE TRANSPORTS CANADA, 1996 – 2000 91
10-10 : NOMBRE DE PORTS SOUS LE CONTRÔLE ET L'ADMINISTRATION DE TRANSPORTS CANADA, PAR PROVINCE ET PAR ANNÉE, 1995 – 2000 92
10-11 : SITUATION DES PORTS RÉGIONAUX, LOCAUX ET ÉLOIGNÉS DE TRANSPORTS CANADA 93
10-12 : ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES, PROFILS FINANCIERS, 1999 93
10-13 : RÉSULTATS FINANCIERS DES PRINCIPAUX PORTS, 1995 – 1999 94
10-14 : COMPARAISON FINANCIÈRE ENTRE LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES, 1998 ET 1999 94
10-15 : RÉSULTATS FINANCIERS DES PORTS DE TRANSPORTS CANADA, 1995-1996 – 1999-2000 95
10-16 : TONNAGE TOTAL MANUTENTIONNÉ PAR LE RÉSEAU PORTUAIRE CANADIEN, 1998 – 1999 96
10-17 : PORTS DE PÊCHE PAR TYPE DE GESTION ET PAR RÉGION, JANVIER 2001 97
10-18 : PORTS DE PLAISANCE DESSAISIS PAR RÉGION, 1995-1996/2000-2001 97
10-19 : PRENEURS DES PORTS DE PLAISANCE DESSAISIS, JANVIER 2001 97
10-20 : PORTS DE PLAISANCE DE PORTS POUR PETITS BATEAUX SELON LE TYPE DE GESTION, JANVIER 2001 97
10-21 : MOUVEMENTS DE MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1990 – 2000 99
10-22 : TRAFIC PAR PRODUIT SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1993 – 2000 100
10-23 : RÉSULTATS FINANCIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1999-2000 100
10-24 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 2000 101
10-25 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 1996 – 2000 101
10-26 : NOMBRE TOTAL DES MISSIONS DE PILOTAGE ET MISSIONS PAR PILOTE, 1996 – 2000 102
10-27 : GARDE CÔTIÈRE, NAVIRES, AÉRONEFS ET INSTALLATIONS, 2000 104
10-28 : RECETTES ET DÉPENSES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 1997/98 – 2000/01 104
10-29 : RECETTES ET DÉPENSES BUDGÉTÉES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 2000-2001 104
10-30 : SOMMAIRE DES DONNÉES IMPORTANTES DU SYSTÈME CANADIEN DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE, 1996 – 2000 105
10-31 : RÉSULTATS FINANCIERS DE NAV CANADA, 1999 – 2000 106
10-32 : AÉROPORTS TERRESTRES CANADIENS POUVANT ACCUEILLIR DES AÉRONEFS À VOILURE FIXE, 2000 107
10-33 : REDEVANCES D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE DANS DES AÉROPORTS CANADIENS 109
10-34 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES, 1999 110
10-35 : PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES, DÉPENSES PAR PROVINCE, 1995-1996 À 1999-2000 111

11. Structure de l'industrie

11-1 : RECETTES DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR SEGMENT DE MARCHÉ, 1997 – 1999 119
11-2 : CINQUANTE PREMIERS TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LE NOMBRE DE VÉHICULES, 2000 120
11-3 : RÉPARTITION DES RECETTES TOTALES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LA TAILLE DU TRANSPORTEUR, 1991 – 1999 121
11-4 : COMPAGNIES DE MESSAGERIES CANADIENNES SELON LES RECETTES ET LES VOLUMES ESTIMATIFS, 1998–2000 122
11-5 : NOMBRE DE PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS PAR TYPE DE TRANSPORTEUR, 1998 122
11-6 : NOMBRE ANNUEL DE FAILLITES DES ENTREPRISES, DE CAMIONNAGE PAR RÉGION, 1990 – 2000 124
11-7 : SOMMAIRE DES RECETTES, PAR SOURCE, 1999 125
11-8 : RECETTES DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOCAR/AUTOBUS, PAR SECTEUR ET TYPE DE SERVICES, 1995 – 1999 125
11-9 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA PAR TYPE, 1980 – 2000 128
11-10 : FLOTTE BATTANT PAVILLON CANADIEN SUR LA CÔTE EST, NAVIRES D'UNE JAUGE BRUTE ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 1 000 TONNEAUX, 2000 129
11-11 : CONFÉRENCES MARITIMES QUI ONT DESSERVI LE CANADA EN 2000 131
11-12 : ALLIANCES MONDIALES DES COMPAGNIES AÉRIENNES, 2000 136
11-13 : PARTS DE LA CAPACITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES, DÉCEMBRE 1999 137
11-14 : PARTS DE LA CAPACITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES, DÉCEMBRE 2000 137
11-15 : AÉRONEFS DE CERTAINS TRANSPORTEURS CANADIENS AFFECTÉS AU TRANSPORT DES PASSAGERS 137
11-16 : COMPAGNIES CANADIENNES DE FRET AÉRIEN 138
11-17 : LICENCES DÉTENUES AU 31 DÉCEMBRE 2000 138

Tableau *Titre* *page*

11. Structure de l'industrie

11-18 : PARTENAIRES INTÉRIEURS D'AIR CANADA ASSUJETTIS À UN RÉGIME DE PARTAGE DE CODES AU 31 DÉCEMBRE 2000 138
11-19 : EXPLOITANTS DE SERVICES LOCAUX QUI OFFRAIENT DES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS AU 31 DÉCEMBRE 2000 139
11-20 : PROFIL DE LA FLOTTE D'AÉRONEFS DE LOISIR AU 31 DÉCEMBRE 2000 139
11-21 : RÉSUMÉ DES LICENCES ET DES PERMIS DU PERSONNEL EN DÉCEMBRE 2000 140
11-22 : LICENCES ET PERMIS DU PERSONNEL PAR PROVINCE EN DÉCEMBRE 2000 140

12. Transport des marchandises

12-1 : CROISSANCE DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS FERROVIAIRES PAR PRODUIT, 1998 ET 1999 142
12-2 : TRAFIC FERROVIAIRE TRANSFRONTALIER PAR PROVINCE, 1999 142
12-3 : CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR SECTEUR ET PAR PROVINCE, 1999 145
12-4 : TRAFIC INTERNATIONAL DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LES PRINCIPAUX FLUX ET LA PROVINCE, 1999 145
12-5 : CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR GROUPE DE PRODUITS, 1999 145
12-6 : RECETTES DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LE GROUPE DE PRODUITS, 1999 . 146
12-7 : CAMIONS DE CATÉGORIE 8 ET VÉHICULES LOURDS IMMATRICULÉS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2000 146
12-8 : VENTES DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 PAR PROVINCE, 1998 À 2000 146
12-9 : REMPLACEMENT DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2000 147
12-10 : STATISTIQUES DU TRAFIC MARITIME AU CANADA, PAR SECTEUR, 1986 – 1999 148
12-11 : PROPORTION DE NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN DANS LES ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA, 1999 . 148
12-12 : FLUX MARITIME INTÉRIEUR PAR RÉGION DU CANADA, 1999 148
12-13 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER DANS LE CABOTAGE CANADIEN, 1988 – 1999 149
12-14 : VALEUR DE LA PART MARITIME DES ÉCHANGES INTERNATIONAUX DU CANADA, 1999 150
12-15 : PARTS INTRACONFÉRENCE ET HORS CONFÉRENCE DU TRAFIC DE LIGNE CANADIEN, 1994 – 1999 150
12-16 : TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION, 1999 150
12-17 : ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS, 1986 – 1999 151
12-18 : TRAFIC MARITIME DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS, 1999 151
12-19 : TRAFIC MARITIME CANADIEN EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS, 1999 151
12-20 : COMMERCE MARITIME ENTRE LE CANADA ET LES PAYS D'OUTRE-MER, 1986 – 1999 152
12-21 : TRAFIC MARITIME DU CANADA À DESTINATION D'OUTRE-MER, 1999 152
12-22 : TRAFIC MARITIME DU CANADA EN PROVENANCE D'OUTRE-MER, 1999 153
12-23 : MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS PAR SECTEUR, 1993 – 1999 .. 154
12-24 : RECETTES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS PAR SECTEUR, 1993 – 1999 154
12-25 : VALEUR DU COMMERCE INTERNATIONAL DU CANADA PAR VOIE AÉRIENNE, 1993 – 1999 154
12-26 : VALEUR DES EXPORTATIONS CANADIENNES PAR VOIE AÉRIENNE DE PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1999 155
12-27 : VALEUR DES IMPORTATIONS PAR VOIE AÉRIENNE PAR PRINCIPAUX PAYS D'ORIGINE AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1999 155

13. Transport des passagers

13-1 : VOYAGEURS ET VOYAGEURS-KILOMÈTRES – VIA RAIL ET COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER DE CLASSE II, 1994 – 1999 157
13-2 : VOYAGEURS DES TRAINS DE BANLIEUE À TORONTO, MONTRÉAL ET VANCOUVER, 1994 – 1999 157
13-3 : TRANSPORTEURS CANADIENS RÉGULIERS ET MARCHÉS DESSERVIS, 2000 158
13-4 : SOMMAIRE DES RECETTES DES ENTREPRISES DE SERVICES RÉGULIERS INTERURBAINS, 1999 158
13-5 : COMPOSITION DU PARC D'AUTOBUS DE TRANSPORT EN COMMUN, 1991 – 1999 160
13-6 : VÉHICULES LÉGERS IMMATRICULÉS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 1999 ET 2000 151
13-7 : TRAFIC INTERNATIONAL DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE DANS LES PRINCIPAUX PORTS CANADIENS, 1990 – 2000 . 162
13-8 : PAYS/TERRITOIRES AVEC LESQUELS LE CANADA AVAIT DES ACCORDS BILATÉRAUX DE TRANSPORT AÉRIEN AU 31 DÉCEMBRE 2000 164
13-9 : ENGAGEMENTS D'AIR CANADA EN MATIÈRE DE SERVICES INTÉRIEURS 165
13-10 : NOUVEAUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS INTÉRIEURS, DIRECTS ET SANS ESCALE, EN 2000 165
13-11 : CONCURRENCE SUR LES LIAISONS INTÉRIEURES AU MOIS D'AOÛT, 2000 166
13-12 : RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA) NOMBRE DE MARCHÉS INTÉRIEURS DESSERVIS, Y COMPRIS LE TRAFIC D'AFFRÈTEMENT, EN DÉCEMBRE 2000 166

Tableau *Titre* *page*

13. Transport des passagers

13-13 : TRAFIC PASSAGERS INTÉRIEUR, 1988 – 1999 168
13-14 : NOUVEAUX SERVICES RÉGULIERS TRANSFRONTALIERS DIRECTS ET SANS ESCALE EN 2000 168
13-15 : PASSAGERS AÉRIENS CANADA–ÉTATS-UNIS : SERVICES RÉGULIERS, RÉGIONAUX ET AFFRÉTÉS, 1991 – 1999 168
13-16 : RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), NOMBRE D'AÉROPORTS AMÉRICAINS DESSERVIS (SERVICES RÉGULIERS SANS ESCALE SEULEMENT) AU 31 DÉCEMBRE 2000 168
13-17 : CANADA – PASSAGERS AÉRIENS INTERNATIONAUX, SERVICES RÉGULIERS, RÉGIONAUX ET AFFRÉTÉS, 1991 – 1999 169
13-18 : RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), NOMBRE D'AÉROPORTS INTERNATIONAUX DESSERVIS (SERVICES RÉGULIERS DIRECTS SEULEMENT) AU 31 DÉCEMBRE 2000 170

14. Prix, productivité et résultats financiers du secteur des transports

14-1 : INDICATEURS DE RENDEMENT DE CERTAINES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET DE L'ÉCONOMIE 177
14-2 : SIMULATION DES PRIX DU CARBURANT EN 2000 178
14-3 : RÉSULTATS FINANCIERS DES SERVICES FERROVIAIRES MARCHANDISES 180
14-4 : RÉSULTATS FINANCIERS DE VIA RAIL, 1996 – 1999 181
14-5 : INDICATEURS FINANCIERS DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE 182
14-6 : RÉSUMÉ DES INDICATEURS FINANCIERS DE TOUTES LES ENTREPRISES EXPLOITANT DES AUTOCARS INTERURBAINS 184
14-7 : RÉSUMÉ DES INDICATEURS FINANCIERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN 185
14-8 : INDICATEURS FINANCIERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN DANS CERTAINES PROVINCES EN 1999 . 185
14-9 : RÉSUMÉ DES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN 187
14-10 : INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991 – 1999 188
14-11 : RÉDUCTION DES PRIX ET ÉCONOMIES RÉALISÉES PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ENTRE 1994 ET 1998 .. 189
14-12 : STRUCTURE DES COÛTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991, 1994 ET 1998 – 1999 189
14-13 : INDICATEURS D'EFFICACITÉ, ENTREPRISES DE TRANSPORT, DE 1994 À 1999 190
14-14 : SIMULATION DE L'EFFET DE LA HAUSSE DES PRIX DU CARBURANT EN 2000 SUR LES COÛTS TOTAUX, LES PRIX ET LES SUBVENTIONS DE TRANSPORT 190

LISTE DES FIGURES

Figure *Titre* *page*

2. Les transports et l'économie canadienne

2-1 : UTILISATION DE LA CAPACITÉ DE PRODUCTION DES PRODUITS NON AGRICOLES, 1986 – 2000 3
2-2 : CROISSANCE DU PIB RÉEL PAR PRINCIPAL SECTEUR, 1996 – 2000 4
2-3 : PIB RÉEL DU CANADA ET D'AUTRES RÉGIONS, 1997 – 2000 4
2-4 : COMMERCE DE MARCHANDISES, 1995 – 2000 5
2-5 : REVENU PERSONNEL DISPONIBLE RÉEL PAR HABITANT AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS, 1996 – 2000 5
2-6 : VOYAGES DE TOURISTES ÉTRANGERS, DE PLUS D'UNE NUIT, 1990 – 2000 5

3. Dépenses des gouvernements en transport

3-1 : DÉPENSES PROVINCIALES/TERRITORIALES ET LOCALES EN TRANSPORT, PAR PROVINCE, DE 1995-1996 À 1999-2000 . 12

4. Transports et sécurité

4-1 : ACCIDENTS À SIGNALER IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES, 1995 – 2000 16
4-2 : ACCIDENTS SURVENUS AUX PASSAGES À NIVEAU ET ATTRIBUABLES À DES INTRUSIONS, 1995 – 2000 18
4-3 : MOYENNE SUR TROIS ANS DU NOMBRE DE VICTIMES DE LA ROUTE PAR PROVINCE, 1997 – 1999 19
4-4 : POURCENTAGES DE COLLISIONS ROUTIÈRES ET DE VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES VÉHICULES COMMERCIAUX, 1990 – 1998 19
4-5 : RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE NATIONALE SUR LE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ MENÉE AU MOIS DE JUIN DE CHAQUE ANNÉE, 1988 – 2000 20
4-6 : MOYENNE DU TAUX D'ACCIDENTS MORTELS DANS CERTAINS PAYS DE L'OCDE, 1997 – 1999 20
4-7 : ACCIDENTS DE NAVIRES, PAR CATÉGORIE, 2000 21
4-8 : NAVIRES IMPLIQUÉS DANS DES SINISTRES MARITIMES SELON LE PAVILLON ET LE TYPE DE NAVIRE, 1995 – 2000 . 21
4-9 : SINISTRES MARITIMES PAR RÉGION DU BST, 1999 VS 2000 23

Figure	Titre	page
4.	**Transports et sécurité**	
4-10 :	TAUX D'ACCIDENTS DES NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN ET BATTANT PAVILLON ÉTRANGER, 1995 – 2000	23
4-11 :	INCIDENTS À SIGNALER DE TOUS LES AÉRONEFS, 2000	26
5.	**Les transports, l'énergie et l'environnement**	
5-1 :	CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS L'ÉCONOMIE CANADIENNE, 1999	29
5-2 :	CROISSANCE DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR SECTEUR, 1990 – 1999	30
5-3 :	CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR MODE, 1999	30
5-4 :	CROISSANCE DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR MODE, 1990 – 1999	30
5-5 :	CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR SOURCE, 1999	30
5-6 :	ACHATS D'ÉNERGIE PAR LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR RÉGION EN PÉTAJOULES, 1999	31
5-7 :	PRIX AU DÉTAIL DES CARBURANTS ROUTIERS PAR RAPPORT AU BRUT	31
5-8 :	PRIX ANNUEL DE L'ESSENCE ET DU CARBURANT DIESEL ROUTIER, 1991 – 2000	32
5-9 :	PRIX DU CARBURANT DIESEL FERROVIAIRE ET DU CARBURANT AVIATION, 1991 – 1999	33
5-10 :	PRIX AU DÉTAIL DE L'ESSENCE AUTOMOBILE PAR VILLE, DANS LA SEMAINE DU 28 DÉCEMBRE 2000	33
5-11 :	PRIX ANNUEL DE L'ESSENCE AUTOMOBILE (ORDINAIRE SANS PLOMB), PRIX NOMINAL VERSUS RÉEL	33
5-12 :	PRIX INTERNATIONAL DE L'ESSENCE AUTOMOBILE, NOVEMBRE 2000	34
5-13 :	GAZ À EFFET DE SERRE ÉMIS PAR LE SECTEUR DES TRANSPORTS, 1998	34
7.	**Transports et emploi**	
7-1 :	RÉPARTITION DES EMPLOIS DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE PAR CATÉGORIE, 1999	48
7-2 :	RÉPARTITION RÉGIONALE DES EMPLOYÉS DES OPÉRATEURS DE TRAVERSIERS, 1999	51
7-3 :	RÉPARTITION DE L'EMPLOI AU SEIN DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 2000	55
7-4 :	RÉPARTITION DE L'EMPLOI DANS LES AGENCES DE VOYAGES, CHEZ LES GROSSISTES ET COMMERÇANTS EN VOYAGES, 2000	56
7-5 :	EMPLOIS - NAV CANADA, 2000	56
7-6 :	MOYENNE DES SALAIRES HEBDOMADAIRES, PAR MODE, 2000	57
7-7 :	NOMBRE D'ARRÊTS DE TRAVAIL ET DE TRAVAILLEURS TOUCHÉS, 1996 – 2000	60
8.	**Transports et échanges commerciaux**	
8-1 :	ÉCHANGES INTÉRIEURS, PAR TYPE, 1993 – 1999	61
8-2 :	ÉCHANGES INTÉRIEURS, PAR SECTEUR, 1993 – 1999	62
8-3 :	ÉCHANGES INTRAPROVINCIAUX, PAR PROVINCE, 1993 ET 1999	63
8-4 :	PRINCIPAUX FLUX DES ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX, DONT L'ONTARIO EST LA PROVINCE D'ORIGINE, 1999	64
8-5 :	PRINCIPAUX FLUX DES ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX, DONT UNE AUTRE PROVINCE EST LA PROVINCE D'ORIGINE, 1999	64
8-6 :	TENDANCES : ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX VS EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS, 1993 – 1999	65
8-7 :	COMMERCE INTERNATIONAL PAR TYPE, 1993 – 1999	65
8-8 :	IMPORTANCE DES ÉTATS-UNIS DANS LES EXPORTATIONS DU CANADA, 1981 – 1999	65
8-9 :	COMMERCE CANADA–ÉTATS-UNIS, PRINCIPAUX FLUX DES ÉCHANGES AVEC L'ONTARIO, 1999	68
8-10 :	COMMERCE CANADA–ÉTATS-UNIS, FLUX DES ÉCHANGES AVEC D'AUTRES PROVINCES, 1999	68
8-11 :	EXPORTATIONS DESTINÉES AUX PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1993 – 1999	69
8-12 :	IMPORTATIONS DES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1993 – 1999	69
8-13 :	EXPORTATIONS DESTINÉES AUX PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, PRINCIPAUX FLUX COMMERCIAUX, 1999	71
8-14 :	IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, PRINCIPAUX FLUX COMMERCIAUX, 1999	72
9.	**Transport et tourisme**	
9-1 :	RÉPARTITION DES DÉPENSES TOURISTIQUES AU CANADA, 1986 – 2000	73
9-2 :	DÉPENSES TOURISTIQUES DES NON-RÉSIDENTS POUR DES VOYAGES D'UNE NUIT OU PLUS, PAR PROVINCE, 1999	74
9-3 :	COMPTE DES VOYAGES INTERNATIONAUX DU CANADA, 1980 – 2000	75
9-4 :	VOYAGES INTÉRIEURS PAR PROVINCE, 1999	76
9-5 :	VOYAGEURS ÉTRANGERS ENTRANT AU CANADA, 1980 – 2000	77
9-6 :	EXCURSIONS D'UNE JOURNÉE EN AUTOMOBILE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1996 – 2000	77
9-7 :	EXCURSIONS D'UNE NUIT OU PLUS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1996 – 2000	77
9-8 :	DESTINATION DES VOYAGEURS INTERNATIONAUX SÉJOURNANT UNE NUIT OU PLUS, PAR PROVINCE, 1998 – 1999	78

Figure *Titre* *page*

9. Transport et tourisme

9-9 : VOYAGES AÉRIENS D'AFFAIRES CANADA-ÉTATS-UNIS, PAR RÉGION DES ÉTATS-UNIS, 1990 ET 1999 79
9-10 : VOYAGES D'AFFAIRES CANADA-ÉTATS-UNIS PAR AUTOMOBILE, PAR RÉGION DES ÉTATS-UNIS, 1990 ET 1999 ... 79
9-11 : VISITEURS AU CANADA EN PROVENANCE D'ASIE, 1990 – 2000 81
9-12 : VISITEURS AU CANADA EN PROVENANCE D'EUROPE, 1990 – 2000 81
9-13 : VOYAGES DES CANADIENS À DESTINATION DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., 1998 – 2000 81
9-14 : TOURISTES AU CANADA EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1997 – 1999 81

10. Infrastructures de transport

10-1 : RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE CANADIEN, 1990 – 2000 83
10-2 : CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE EN 2000 84
10-3 : CIRCULATION ANNUELLE DANS LES DEUX SENS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1986 – 2000 89
10-4 : PORTS DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS 92
10-5 : PARTS DU TRAFIC PAR GROUPE DE PORTS, 1999 96
10-6 : SYSTÈME FLUVIAL DES GRANDS LACS/VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT 98
10-7 : BÉNÉFICE NET TOTAL DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 1994 – 2000 101
10-8 : POURCENTAGE DE MOUVEMENTS D'AÉRONEFS PAR CATÉGORIE D'AÉROPORT, 1996 – 2000 105
10-9 : PARTS DES REDEVANCES D[illegible]AV CANADA, 2000 106
10-10 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 2000 — AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS 107
10-11 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 2000 — AÉROPORTS LOCAUX ET RÉGIONAUX 108
10-12 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 2000 — PETITS AÉROPORTS ET DE L'ARCTIQUE 108

11. Structure de l'industrie

11-1 : CROISSANCE DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL, 1990 – 2000 113
11-2 : STRUCTURE ET RECETTES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1999 114
11-3 : NOMBRE DE TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI AYANT ENREGISTRÉ DES RECETTES ANNUELLES ÉGALES OU SUPÉRIEURES À 1 MILLION $, 1990 – 1999 121
11-4 : COMPARAISON DU NOMBRE DE FAILLITES DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE ET DE L'ENSEMBLE DES ENTREPRISES, 1990 – 2000 124
11-5 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA, 1980 – 2000 128
11-6 : PROFIL DE LA FLOTTE D'AÉRONEFS DE LOISIR AU 31 DÉCEMBRE 2000 139

12. Transport des marchandises

12-1 : CHARGEMENTS FERROVIAIRES MENSUELS TOTAUX, 1998 – 2000 143
12-2 : CHARGEMENTS FERROVIAIRES MENSUELS DE GRAIN, 1998 – 2000 143
12-3 : CROISSANCE ANNUELLE DU CAMIONNAGE EN TONNES-KILOMÈTRES, 1989 – 1999 144
12-4 : VENTES ANNUELLES DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 AU CANADA, 1990 – 2000 147
12-5 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER ET EFFECTUANT DU CABOTAGE AU CANADA, 1988 – 1999 149

13. Transport des passagers

13-1 : NOMBRE DE VOYAGEURS EMPRUNTANT LES AUTOCARS INTERURBAINS RÉGULIERS, 1980 – 1999 158
13-2 : RECETTES DES SERVICES INTERURBAINS ET AFFRÉTÉS PAR GAMME DE SERVICES, 1990 – 1999 159
13-3 : PARC DES AUTOCARS AFFRÉTÉS SELON LA TAILLE, 1981 – 1999 159
13-4 : UTILISATION DU PARC D'AUTOCARS AFFRÉTÉS, 1981 – 1999 159
13-5 : VÉHICULES-KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES TRANSPORTEURS AFFRÉTÉS, 1981 – 1999 159
13-6 : TAILLE DU PARC D'AUTOBUS DE TRANSPORT EN COMMUN, 1981 – 1999 160
13-7 : TENDANCE À LONG TERME DES TRANSPORTS EN COMMUN, 1981 – 1999 160
13-8 : PART DE MARCHÉ INTÉRIEUR DES AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), DÉCEMBRE 2000 167
13-9 : TRAFIC PASSAGERS INTÉRIEUR PAR RÉGION, 1999 168
13-10 : PASSAGERS AÉRIENS PAR SECTEUR, 1987 – 2000 169
13-11 : PASSAGERS EMBARQUÉS/DÉBARQUÉS AUX AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), PAR SECTEUR, 1999 170

14. Prix, productivité et résultats financiers du secteur des transports

14-1 : INDICE DES PRIX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES FERROVIAIRES PAR MARCHÉ, 1994 – 1999 179
14-2 : DYNAMIQUE DE LA PRODUCTIVITÉ DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN, 1994 – 1999 187

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE CANADIENNE

- L'an 2000 marque la neuvième année consécutive de croissance ininterrompue de l'économie canadienne. Cette croissance soutenue a amené les secteurs des produits non agricoles près de leur capacité maximale de production. Dans certains cas, l'offre de travailleurs qualifiés est devenue une contrainte. À la fin de l'année, on a commencé à voir les premiers signes d'un ralentissement de la croissance économique, lequel reflétait un fléchissement de l'activité économique aux États-Unis.
- L'une des principales raisons de l'augmentation de la demande dans l'économie canadienne en 2000 a été les dépenses d'investissement des entreprises.
- Aussi bien le secteur manufacturier que celui des biens primaires, en particulier le secteur de la production de combustibles minéraux, ont enregistré une hausse importante de leur niveau d'activités en 2000. Alors que le secteur de la construction, en particulier la construction résidentielle, a connu une forte croissance, le commerce de détail a lui aussi connu une bonne année. C'est ainsi que l'activité dans le secteur des transports a connu sa quatrième année d'affilée de croissance ininterrompue.
- La croissance des exportations a surpassé celle des importations. L'augmentation du total des exportations, de même que la hausse importante des importations, sont venu des produits énergétiques ainsi que des machines et équipements. Dans le cas des produits énergétiques, étant donné que la valeur de l'activité est l'unité de mesure, la hausse des exportations et des importations de produits énergétiques s'explique principalement par l'augmentation du prix du brut en 2000.
- Le revenu disponible réel par habitant a augmenté grâce à la vigueur de l'économie canadienne et aux réductions d'impôt.
- En 2000, la forte croissance économique s'est propagée à toutes les régions du Canada.
- La part du produit intérieur brut (PIB) des entreprises de transport s'est élevée à 4,1 % en 2000, le secteur du camionnage s'accaparant la part la plus importante, à 1,7 %, et les services intérieurs de transport maritime, la part la plus basse, à 0,3 %.
- La demande de transport a cependant représenté 13,3 % du PIB, dont le gros provient des dépenses consacrées aux matériels de transport.

DÉPENSES PUBLIQUES DE TRANSPORT

- En termes bruts, les dépenses totales publiques de transport en 1999-2000 ont augmenté par rapport à l'exercice précédent. Les dépenses consacrées par le gouvernement fédéral aux transports ont toutefois diminué, alors que celles des provinces et territoires et des administrations locales ont augmenté. De fait, depuis 1996-1997, les dépenses de transport des gouvernements en dehors du gouvernement fédéral ont augmenté en moyenne de 5,5 % par an.
- Les dépenses publiques brutes annuelles de transport ont oscillé entre 17 et 18 milliards $ au cours des cinq derniers exercices.
- En termes nets, les dépenses publiques de transport se sont chiffrées à environ 4,7 milliards $ en 1999-2000, alors qu'elles étaient de 7 milliards $ au milieu des années 1990.
- Entre 1996-1997 et 1999-2000, les dépenses fédérales annuelles de transport ont reculé de 2,2 à 1,4 milliard $. Les plus importantes dépenses engagées par le gouvernement fédéral dans le secteur des transports l'ont été pour la Garde côtière canadienne.
- En 2000-2001, les subventions et contributions totales du fédéral au secteur des transports devraient être légèrement inférieures à 600 millions $, soit la moitié de ce qu'elles étaient au milieu des années 1990.
- Les dépenses consacrées au réseau routier restent les dépenses de transport les plus importantes engagées par toutes les provinces. Les dépenses publiques totales consacrées au réseau routier ont atteint le cap

des 12,5 milliards $ en 1999-2000, soit 69 % des dépenses publiques globales consacrées au secteur des transports.

- Chez certaines provinces et territoires, les dépenses consacrées à d'autres moyens de transport ont également été importantes. Les dépenses engagées par les Territoires du Nord-Ouest dans le domaine du transport aérien en sont un exemple. En 1999-2000, la part des dépenses publiques brutes totales consacrées aux transports aérien, maritime et ferroviaire a été respectivement de 2,3 %, 11 % et 1,3 %.
- Les dépenses consacrées aux transports en commun ont concentré 12 % de toutes les dépenses publiques de transport en 1999-2000. Le gros des dépenses consacrées aux transports en commun s'est déplacé des gouvernements provinciaux vers les gouvernements locaux. En 1999-2000, l'Ontario a représenté 47 % des dépenses publiques consacrées aux transports en commun. Le Québec, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont eux aussi engagé d'importantes dépenses dans le domaine des transports en commun.
- En 1999-2000, les recettes fédérales provenant des transports se sont chiffrées à 5,2 milliards $, dont 4,8 milliards $ de la taxe sur les carburants. Les provinces et les territoires ont touché des recettes de 9,2 milliards $ au cours du même exercice, 7 milliards $ provenant de la taxe sur les carburants.

LES TRANSPORTS ET LA SÉCURITÉ

- En dépit d'une baisse du nombre d'accidents dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire en 2000, le nombre d'accidents mortels de la route a légèrement augmenté par rapport au minimum enregistré l'année d'avant. Les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont eux aussi affiché une hausse. En dépit d'une baisse globale du nombre d'accidents en 2000, le nombre de personnes tuées a augmenté, essentiellement dans le secteur du transport maritime et du transport routier.
- Le nombre d'accidents ferroviaires signalés en 2000 (1 062) est en baisse par rapport à 1999. Les accidents hors des voies principales ont représenté 47 % des accidents de chemin de fer, suivis des accidents aux passages à niveau, dont la part a été de 25 %, des déraillements et des collisions en voie principale, dont la part a été de 12 %, et des accidents d'intrusion, dont la part a été de 7 %. Les marchandises dangereuses ont été mises en cause dans 23 % du nombre total d'accidents de chemin de fer signalés. En 2000, les accidents de chemin de fer ont fait 87 morts, chiffre inférieur de 21 % à la moyenne des cinq années précédentes.
- En 1999, l'année la plus récente pour laquelle on dispose de données, les accidents de la route ont fait 2 969 victimes, ce qui est supérieur au chiffre enregistré en 1998, mais inférieur à la moyenne quinquennale. Environ 18,7 % de toutes les victimes de la route sont attribuables à des collisions avec des véhicules commerciaux.
- La baisse du nombre de sinistres maritimes depuis 1990 s'est poursuivie en 2000, un moins grand nombre de navires battant pavillon canadien et étranger étant impliqués dans ces sinistres. Les 21 sinistres maritimes qui ont fait des morts en 2000 ont également marqué une légère baisse par rapport à la moyenne quinquennale.
- Au total, 321 aéronefs immatriculés au Canada ont été impliqués dans des accidents en 2000, soit le plus faible nombre depuis 25 ans. On a également enregistré une légère baisse du nombre de victimes des accidents d'aviation.
- Deux morts et 42 blessés ont été causés par les marchandises dangereuses en 2000, la plupart des accidents qui se cachent derrière ces statistiques survenant à l'étape de la manutention et non pas en cours de transport.

LES TRANSPORTS, L'ÉNERGIE ET L'ENVIRONNEMENT

ÉNERGIE

- Le secteur des transports demeure le plus gros consommateur d'énergie au Canada, puisqu'il a consommé 35 % de l'énergie intérieure globale en 1999. Entre 1990 et 1999, la consommation d'énergie du secteur des transports a augmenté de 26 %, chiffre qui concorde avec la hausse de 24 % du PIB réel au cours de cette période.
- Dans le secteur des transports, ce sont les transports routiers qui ont concentré 72 % de la consommation totale d'énergie, suivis du transport par pipeline, à 11 %, du transport aérien, à 9 %, du transport maritime, à 5 %, et du transport ferroviaire, à 3 %.
- La plupart des achats d'énergie dans le secteur des transports en 1999 ont été effectués en Ontario (34 %), au Québec (19 %), en Colombie-Britannique (15 %) et en Alberta (14,6 %).
- Le prix du brut au Canada a plus que triplé entre février 1999 et novembre 2000. Le prix de détail de l'essence routière n'a toutefois augmenté que de 51 % au cours de la même période, alors que le prix du carburant diesel a augmenté de 40 %.

ENVIRONNEMENT

- Sur le front de l'environnement, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada attribuables à la consommation d'énergie du secteur des transports ont équivalu à 157 mégatonnes de CO_2, soit près de 35 % des émissions totales de gaz à effet de serre imputables à la consommation d'énergie secondaire. Les transports routiers ont représenté plus de 77 % des émissions de GES du secteur des transports.

- Devant l'augmentation de la demande d'énergie du secteur des transports au Canada, on est confronté à trois grandes questions écologiques : le changement climatique, la qualité de l'air et la durabilité des transports.
- En 2000, les ministres canadiens de l'Énergie et de l'Environnement ont publié leur premier plan d'activités national pour la période 2001-2003, lequel fait état des mesures qu'ils entendent prendre dans tous les secteurs de l'économie pour faire face au dossier du changement climatique. Les cinq volets de la contribution fédérale à ce plan d'action portent sur l'efficacité énergétique, les nouveaux carburants, les véhicules à pile à combustible, le transport des marchandises et le transport urbain.
- À la fin de 2000, le Canada et les États-Unis ont donné effet à leur accord visant à réduire les polluants générateurs de smog.
- Le Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'Organisation de l'aviation civile internationale a formulé une série de recommandations en vue de réduire l'impact sur l'environnement du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation.

LES TRANSPORTS ET LES ÉCONOMIES RÉGIONALES

- Il n'est pas étonnant qu'à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard, le transport maritime se soit accaparé la plus large part des secteurs de transports dans le produit intérieur brut provincial (PIBP) de toutes les provinces. Terre-Neuve s'est également accaparé la part la plus élevée du PIBP du transport aérien de toutes les provinces.
- Les transports routiers sont le principal moyen de transport en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, le Nouveau-Brunswick s'accaparant la plus large part du PIBP du camionnage de toutes les provinces.
- Le secteur du camionnage et les transports en commun sont les moyens de transport les plus importants dans le PIBP de l'Ontario et du Québec.
- Le transport ferroviaire a une importance plus grande dans le PIBP des provinces de l'Ouest, essentiellement à cause de l'importance relative des industries primaires dans cette région. La Saskatchewan s'est accaparée la part la plus élevée du PIBP du transport ferroviaire de toutes les provinces. Le camionnage représente la plus forte part du PIBP du Manitoba, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, et il est suivi par le transport ferroviaire au Manitoba et en Alberta et par le transport maritime en Colombie-Britannique.
- Dans les territoires, l'avion est le moyen de transport le plus important, avec une part plus élevée du PIBP que dans toute autre province.
- La croissance des transports commerciaux a dépassé celle du PIBP en Ontario, au Nouveau-Brunswick et dans toutes les provinces de l'Ouest.
- En 1999, le Nouveau-Brunswick a enregistré la plus forte demande intérieure de transport, suivi par l'Ontario et le Québec.
- La croissance annuelle de la demande intérieure de transport en 1999 a dépassé celle de la demande intérieure finale provinciale à Terre-Neuve, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique.

LES TRANSPORTS ET L'EMPLOI

- En 2000, l'emploi dans le secteur des transports, avec près de 853 600 postes, a augmenté de 2,2 % par rapport à l'année d'avant.
- Le camionnage, qui est le principal employeur du secteur des transports, a représenté 37 % de l'emploi dans ce secteur, suivi par le transport aérien.
- Dans le domaine des services de transport, l'emploi dans le transport ferroviaire a baissé de 2 000 employés entre 1998 et 1999. Dans le secteur du camionnage, les moyennes et grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont employé plus de gens en 1999 qu'en 1998. Dans l'industrie de l'autobus/autocar, le nombre d'employés à plein temps a progressé de 2 % en 1999. Le nombre de personnes travaillant dans l'industrie du transport maritime a dépassé le cap des 30 000 en 2000, soit son plus haut niveau en cinq ans. Dans l'industrie du transport aérien, la hausse de l'emploi entre 1998 et 1999 a été négligeable. Les transporteurs aériens des niveaux I à III ont enregistré une hausse, tandis que les transporteurs du niveau IV ont accusé une baisse.
- Pour ce qui est des infrastructures de transport, l'emploi dans le secteur ferroviaire et dans les ports a diminué alors que l'emploi dans les aéroports a augmenté.
- L'emploi dans les services de transport du gouvernement fédéral et des provinces a diminué.
- En 2000, le salaire hebdomadaire moyen a augmenté pour tous les moyens de transport. Les plus fortes hausses ont été enregistrées dans le secteur du camionnage et dans les transports urbains.
- Le secteur des transports a enregistré en 2000 son niveau le plus élevé d'arrêts de travail depuis 1996. Le nombre de travailleurs affectés fut toutefois minimal par rapport au nombre de travailleurs qui avaient été touchés par des arrêts de travail au cours de 1999.

LES TRANSPORTS ET LES ÉCHANGES COMMERCIAUX

- En 1999, le commerce intérieur des services et des biens a connu une hausse. Le fractionnement entre les échanges intraprovinciaux et interprovinciaux est demeuré le même, respectivement à 85 % et à 15 %.
- Entre 1993 et 1999, le volume de marchandises générées par les échanges intérieurs est passé de 372 millions à 456 millions de tonnes. La part la plus importante, soit entre 46 % et 50 %, a été transportée par

le train, suivi de près par le camionnage, qui a vu sa part passer de 38 % à 43 % au cours de cette période. La part du transport maritime a diminué tandis que l'avion a assuré moins de 1 % du trafic global des marchandises.

- En 1999, les marchandises conteneurisées ont représenté environ 7 % du tonnage ferroviaire et près de 1 % du tonnage maritime intérieur.
- L'augmentation du niveau d'activités dans le secteur du camionnage s'explique par une hausse des expéditions du secteur manufacturier.
- En 1999, les exportations et les importations de biens et de services se sont chiffrées respectivement à 391 milliards $ et 362 milliards $, contre 189 milliards $ au chapitre des échanges interprovinciaux globaux.
- Sur le total des exportations canadiennes en 2000, 87 % sont allées aux États-Unis. Le secteur du camionnage a assuré 60 % du transport des exportations à destination des États-Unis et 80 % du transport des importations en provenance des États-Unis. Sur le plan du tonnage, les pipelines se sont classés au premier rang, suivis par le secteur du camionnage, le transport ferroviaire et le transport maritime. L'Ontario s'est accaparée près des deux tiers des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis.
- Le tiers des importations du Canada sont provenues de pays autres que les États-Unis, le transport maritime assurant 70 % du transport de ces marchandises. Le transport aérien a néanmoins continué d'augmenter sa part des marchandises importées au Canada en provenance de pays autres que les États-Unis.

LES TRANSPORTS ET LE TOURISME

- En 1999, les dépenses touristiques au Canada se sont chiffrées à 50,1 milliards $, soit une hausse de 6,5 % par rapport à l'année précédente. Sur ce montant, 20,1 milliards $ ont été consacrés aux transports, l'avion s'accaparant à lui seul de 11,5 milliards $. La hausse des prix du carburant en 2000 s'est traduite par une augmentation des dépenses de transport consacrées au tourisme.
- Sur le total des dépenses touristiques engagées au Canada en 1999, les Canadiens ont dépensé 69 %. Les dépenses des touristes étrangers au Canada ont augmenté de 7,7 %. L'Ontario a enregistré la plus faible hausse des dépenses touristiques engagées par les touristes étrangers.
- Le nombre de voyages intérieurs effectués par les Canadiens a augmenté d'un peu moins de 1 % en 1999. Par habitant, chaque Canadien a effectué 4,8 voyages au cours de l'année. Trente-neuf pour cent des voyages effectués par les Canadiens étaient des voyages d'agrément. L'automobile a été utilisée dans près de 92 % de l'ensemble des voyages.
- Le nombre de voyageurs qui ont franchi les frontières du Canada en 2000 a augmenté de 0,3 %. Dans l'ensemble, les voyages entre le Canada et les États-Unis ont augmenté d'environ 0,4 % en 2000, le tout résultant d'une baisse des voyages des citoyens américains au Canada et d'une hausse des voyages des Canadiens aux États-Unis. Le nombre de Canadiens qui ont effectué des voyages d'affaires de plus d'une nuit aux États-Unis a continué d'augmenter. L'automobile a été le principal moyen de locomotion pour les voyages entre le Canada et les États-Unis en 2000.
- Au total, 4,6 millions de touristes d'outre-mer ont visité le Canada en 2000, soit une hausse de 4,9 % par rapport à 1999. À hauteur de 6,8 %, l'augmentation du nombre de touristes asiatiques au Canada a été importante, tout comme pour les touristes en provenance d'Australie, de Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni.
- Le nombre de Canadiens qui ont fait un voyage outre-mer a augmenté de 6,2 % en 2000.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- En 2000, les changements apportés au réseau ferroviaire du Canada ont été minimes, le nombre total de routes-kilomètres diminuant de 0,1 %. Sur les 1 100 km de voies ferrées rationalisées en 2000, 77 % ont été cédées. Près de 70 % des abandons de voies ferrées sont survenus en Alberta, alors que 63 % des cessions à d'autres exploitants ont eu lieu en Saskatchewan.
- Le réseau routier du Canada couvre plus de 1,4 million de kilomètres, dont 1,2 million de kilomètres sont des chemins locaux. Les 200 000 km restants sont essentiellement des routes principales et secondaires de compétence provinciale/territoriale ainsi que de grandes artères urbaines et routes collectrices de compétence municipale/locale.
- Plus de 140 milliards de véhicules-kilomètres ont été parcourus sur le réseau routier principal, soit une moyenne annuelle de 4 700 véhicules par jour. La circulation routière annuelle entre le Canada et les États-Unis s'est stabilisée à 77 millions de franchissements, tandis que la circulation des camions a augmenté au rythme moyen de plus de 7 % par an depuis 1991, pour atteindre le chiffre actuel, qui est de 13,6 millions de franchissements par an. Vingt postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis ont concentré 73 % du total des mouvements de véhicules.
- À la fin de 2000, 382 des 549 ports et installations portuaires publics placés sous le contrôle et l'administration de Transports Canada ont été cédés, déclassés ou démolis.
- Le trafic sur les deux tronçons de la Voie maritime du Saint-Laurent a baissé de plus de 1 million de tonnes en 2000 par rapport à 1999, ce qui reflète une diminution du volume de minerai de fer, de charbon et d'autres produits en vrac transportés.

- Trois des quatre administrations de pilotage du Canada ont essuyé des déficits financiers à la fin de 2000.
- Les dépenses nettes de la Garde côtière canadienne ont légèrement augmenté en 1999-2000 par rapport à l'exercice précédent.
- Les arrivées et les départs d'aéronefs dans les aéroports canadiens au cours des huit premiers mois de 2000 se sont chiffrés à 4,9 millions, soit une baisse de près de 5 % par rapport à la même période en 1999.
- La diminution de 8 % des redevances d'utilisation introduite en 1999 a été maintenue en 2000.
- De nouvelles autorités aéroportuaires ont pris en charge les opérations des aéroports internationaux d'Halifax et de Jean Lesage (ville de Québec). Les résultats financiers des 16 administrations aéroportuaires en 1999 indiquent qu'en moyenne, elles ont généré 14,81 $ de recettes par passager et engagé 11,35 $ de dépenses par passager. En 2000, 39 aéroports ont obtenu du financement pour des projets dans le cadre du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

- Les changements survenus dans la structure de l'industrie ferroviaire du Canada en 2000 ont été modestes. Même si plusieurs nouvelles compagnies d'intérêt local ont été créées, il n'y a eu que de légers changements dans la structure de propriété de ces compagnies d'intérêt local.
- Les transporteurs routiers canadiens, TCT Logistics, Kleysen Transport, Kayway Logistics, TransForce Inc., Clarke Inc. et Trimac ont été parmi les entreprises de camionnage qui ont fait l'objet de fusions et d'acquisitions en 2000. Les deux dernières ont également joué un rôle actif sur le marché canado-américain.
- Le nombre de faillites dans l'industrie du camionnage a augmenté en 2000 pour la deuxième année consécutive, le total atteint étant très proche du niveau record des années 1990.
- En 2000, la société FirstGroup PLC du Royaume-Uni s'est portée acquéreur de Hertz, groupe d'entreprises qui se livrent essentiellement aux ventes et aux services d'autobus scolaires en Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest. Laidlaw, grand exploitant d'autobus de transport scolaire et la plus grande entreprise de services réguliers par autocar en Amérique du Nord, a connu des difficultés financières en 2000.
- La concentration du régime de propriété des compagnies maritimes s'est poursuivie en 2000, les 20 plus grandes compagnies contrôlant 76 % de la flotte mondiale. CP Navigation a acquis les actions de TMM dans Americana Ships, de même que la Christensen Canadian African Line.
- Dans le secteur du transport maritime intérieur, les sociétés Algoma Central Corporation et Upper Lakes Group ont mis leurs flottes en commun en 2000 pour créer une seule nouvelle entité, Seaway Marine Transport. Le groupe CSL a acheté les intérêts de Upper Lakes Group dans Marbulk Canada. La société Smit International, qui a son siège à Rotterdam, s'est portée acquéreur de Rivtow Marine Ltd., importante entreprise de remorqueurs en Colombie-Britannique.
- Au début de 2000, Air Canada a complété son acquisition de la société Canadien International. En guise de réplique à cette acquisition et à la restructuration de l'industrie des transports aériens, le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-26. Ce dernier témoigne des intentions du gouvernement de protéger l'intérêt public, d'accroître la protection des consommateurs et d'assurer la concurrence dans les services de transport aérien.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

- Les opérations ferroviaires canadiennes du CN et du CP combinées, en termes de tonnes-kilomètres payantes, ont connu une hausse en 1999, et se sont chiffrées à 271 milliards. La production de leurs réseaux nord-américains a également augmenté en 2000, pour atteindre 379 milliards de tonnes-kilomètres. Les exportations ont été la principale source de la croissance du trafic ferroviaire.
- Entre 1989 et 1999, les entreprises de camionnage canadiennes pour compte d'autrui ont vu augmenter leur trafic international au rythme annuel moyen de 12,4 %, contre 4,2 % pour leur trafic intérieur. En 1999, le trafic international s'est chiffré à 76 milliards de tonnes-kilomètres, contre 82 milliards de tonnes-kilomètres pour le trafic intérieur.
- En 2000, il y avait plus de 270 000 camions de classe 8 (d'une masse brute égale ou supérieure à 15 000 kg) immatriculés au Canada, soit 3 % de plus qu'en 1999. Il y avait également plus de 390 000 camions immatriculés d'une masse brute se situant entre 4 500 et 15 000 kg.
- Le trafic marchandises maritime s'est chiffré à 334 millions de tonnes en 1999, soit une hausse de 1,9 % par rapport à 1998. Sur ce total, 52,9 millions de tonnes ont été des flux intérieurs, 101,9 millions de tonnes, des mouvements entre le Canada et les États-Unis, et 179,2 millions de tonnes, des mouvements à destination ou en provenance d'outre-mer. Le trafic entre le Canada et les États-Unis a augmenté de 1,8 % par rapport à 1998, alors que le trafic outre-mer a diminué de 0,1 %.
- L'évolution du volume total de fret aérien transporté par les compagnies aériennes canadiennes entre 1998 et 1999 n'a guère été importante. En 1999, celles-ci ont transporté au total 826 000 tonnes. Sur ce chiffre, 501 000 tonnes ont intéressé le trafic intérieur, 91 000 tonnes, le trafic entre le Canada et les États-Unis, et les 234 000 tonnes restantes, le trafic international.

TRANSPORT DES PASSAGERS

- Le trafic ferroviaire voyageurs a augmenté de 3 % en 1999, pour atteindre plus de 4,1 millions de voyageurs. VIA Rail a concentré 92 % de ce trafic, quatre transporteurs de classe II assurant le reste. En termes de voyageurs-kilomètres, le trafic a augmenté d'environ 9 %, pour atteindre 1,59 milliard. Tous les transporteurs ont contribué à cette croissance. À Vancouver, Toronto et Montréal, le trafic voyageurs sur les trains de banlieue a augmenté de 44 % entre 1994 et 1999.
- Le nombre de voyageurs qui ont emprunté les services d'autocars interurbains réguliers a baissé en 1999 d'environ 1 million. Même s'il n'existe pas de données sur le trafic voyageurs au sujet des autocars affrétés, les véhicules-kilomètres révèlent une hausse du nombre de voyageurs dans les années 1990, alors que le chiffre relatif à 1999 équivaut à celui de l'année précédente. Le nombre d'usagers des transports en commun a affiché une légère hausse de 2,2 % en 1998, après une période de relative stabilité dans les niveaux de trafic.
- En 2000, on a recensé 16,8 millions de voitures et de camions légers immatriculés, soit une légère augmentation par rapport à 1999. La répartition des voitures et des camions légers suit plus ou moins celle de la population du Canada.
- Dans le domaine du transport maritime, le trafic international des paquebots de croisière a progressé dans chacun des cinq principaux ports en 2000. Vancouver a passé le cap du million de passagers qui transitent par ce port chaque année, tandis que le port de Halifax a lui aussi atteint de nouveaux sommets avec plus de 138 000 passagers. Le trafic des paquebots de croisière a également fait un bond à Montréal et Québec, mais la plus forte hausse a été observée à Saint-Jean, avec un niveau de traffic de plus de 100 000 passagers. Le trafic aurait pu être même plus élevé sans la faillite de Premier Cruise Lines de Floride en septembre 2000.
- La British Columbia Ferry Corporation a transporté 21,4 millions de passagers et 7,9 millions de véhicules en 1999-2000. Marine Atlantique SCC a augmenté son trafic, transportant 478 000 passagers, 150 000 voitures particulières et 77 000 véhicules commerciaux.
- Le nombre de passagers aériens internationaux a fait un bond de 4 % en 1999, la croissance touchant surtout les marchés de l'Atlantique et du Sud. Les statistiques préliminaires relatives à 2000 révèlent une hausse de 7 % du trafic des passagers internationaux. Pour ce qui est des vols aériens intérieurs, l'augmentation du trafic passagers en 1999 s'est chiffrée à 2,8 %. Au chapitre des vols transfrontaliers, on a constaté une hausse de 4,8 % du nombre total de passagers transportés.

LES PRIX, LA PRODUCTIVITÉ ET LES RÉSULTATS FINANCIERS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

- Entre 1998 et 1999, la productivité dans le secteur des transports a augmenté d'environ 2,4 %, contre 1,7 % pour l'économie en général.
- Les expéditeurs ont bénéficié d'une partie des retombées des gains de productivité réalisés dans différents segments de l'industrie des transports. Entre 1994 et 1999, les prix réels ont baissé de 0,8 % par an dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises et de 0,3 % par an dans le secteur du camionnage.
- Pour ce qui est des services voyageurs, entre 1994 et 1999, la productivité des liaisons grandes lignes de VIA Rail a augmenté de 3,1 % par an, tandis que les prix baissaient de 4,3 % par an; dans le corridor, les prix de VIA Rail ont augmenté en moyenne de 2,5 % par an, alors que la demande a connu une hausse de 0,7 % par an. Dans l'industrie de l'autobus/autocar, la productivité s'est accrue de 2,6 % par an, et les prix ont baissé de 0,4 %. Dans le domaine des transports aériens, la production de services aériens intérieurs a augmenté au taux annuel de 6,3 %, tandis que pour les services internationaux, le taux de croissance annuel a été de 10,4 %. En ce qui a trait aux prix, dans les services intérieurs, ils ont crû en moyenne de 0,5 % par année entre 1994 et 1999, comparativement à 1,8 % pour les services internationaux.
- Entre 1994 et 1999, la productivité des facteurs du transport ferroviaire des marchandises a augmenté en moyenne de 3,9 % par an. Le secteur du camionnage a pour sa part affiché un gain de productivité annuel moyen de 2 % au cours de la même période. VIA Rail a enregistré un gain de productivité annuel de 5,1 % au cours de cette période, contre 3,6 % dans l'industrie de l'autobus/autocar et 3,8 % dans l'industrie du transport aérien.
- En 1999, les transporteurs ferroviaires de marchandises ont déclaré une hausse de leurs bénéfices. VIA Rail a amélioré son ratio de recouvrement des coûts en 1999, qui s'est chiffré à 56,7 %. Les réseaux de transport en commun ont eux aussi amélioré leur ratio de recouvrement des coûts en 1999. On a pu observer en 1999 une légère détérioration des ratios d'exploitation dans l'industrie du camionnage et des autocars interurbains. L'amélioration des résultats financiers de l'industrie du transport aérien en 1999 n'a pas suffi à rétablir la rentabilité.
- Une simulation des effets d'une hausse des prix du carburant en 2000 indique que le prix des carburants de transport aurait augmenté de 30 %, majorant ainsi les coûts totaux de 3,5 %. Si l'on suppose que ces hausses de coûts ont toutes été répercutées sur les usagers, il aurait fallu hausser les prix des transports d'environ 3,9 % pour neutraliser l'augmentation du prix des carburants. Selon le mode, la hausse des prix du carburant aurait été de 3,2 % pour les services ferroviaires marchandises, de 4 % pour les services de VIA Rail, de 3,3 % pour le camionnage, de 2,3 % pour les liaisons interurbaines par autocar, de 2,2 % pour les services de transport en commun et de 5,7 % pour les services aériens.

INTRODUCTION 1

Le rapport annuel de 2000 présente la situation des transports au Canada en se fondant sur les données disponibles les plus récentes.

Ainsi que le prévoit la *Loi sur les transports au Canada* adoptée en 1996, le ministre des Transports est tenu de déposer un rapport annuel sur la situation des transports au Canada. Plus précisément, l'article 52 de la Loi renferme le mandat suivant concernant ce rapport :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre dépose devant le Parlement, pour l'année précédente, un rapport résumant la situation des transports au Canada et traitant notamment :

(a) de la viabilité économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne et au développement des régions;

(b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;

(c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;

(d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »

Dans ce cinquième rapport présenté par le ministre, le lecteur trouvera un aperçu de la situation des transports au Canada, reposant sur les toutes dernières données disponibles. La portée de ce rapport n'étant pas limitée par des paramètres de champ de compétence, on y découvre une vue d'ensemble exhaustive des transports au Canada. Il y a néanmoins une exception à la règle : les activités de transport par pipeline (qui revêtent de l'importance pour le transport du pétrole et des produits pétroliers et gaziers), qui débordent le cadre de ce rapport.

La portée de ce rapport annuel a toujours été limitée par la disponibilité des données. Idéalement, le rapport devrait porter sur la totalité de l'an 2000, mais cela n'est possible que lorsqu'on dispose de toutes les données nécessaires. Le rapport vise néanmoins une portée délimitée par l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles. De plus, il analyse les tendances du secteur des transports et c'est pour cette raison même que les rapports antérieurs présentent un certain intérêt pour ceux qui recherchent des informations sur de longues séries temporelles.

En dépit de ses limites liées aux données, ce rapport souligne les principaux événements survenus dans le secteur des transports au Canada en 2000. Tout au long de l'année, les prix de l'énergie ont fortement augmenté. Cela explique que ce rapport traite longuement de ce dossier et qu'il l'aborde sous différents angles dans plusieurs chapitres. Par exemple, le chapitre consacré à l'économie analyse l'incidence des hausses des prix de l'énergie sur les principaux indicateurs macroéconomiques, tandis que le chapitre sur l'énergie et l'environnement analyse les prix de l'énergie proprement dits. Le chapitre sur les prix, la productivité et les résultats financiers analyse l'impact de la hausse des prix de l'énergie sur la structure des coûts et l'évolution des prix pour chaque mode de transport.

À l'instar des deux derniers rapports, celui-ci n'est pas structuré en fonction des modes, ce qui autorise une vue d'ensemble horizontale du secteur des transports. Le monde est en perpétuelle évolution et les pressions que les usagers des transports exercent sur le réseau évoluent parallèlement à la conjoncture du marché. Grâce à cette approche horizontale, il est plus facile de déceler les similitudes et les différences entre les changements qui interviennent dans les différents modes de transport et de comprendre lorsque des changements ne concernent qu'un seul mode.

Les chapitres de ce rapport suivent un ordre logique. Le chapitre consacré à l'économie canadienne est le premier à illustrer la situation des transports au Canada et les forces qui sont entrées en jeu en 2000. Le chapitre sur les dépenses publiques et les recettes de transport illustre l'attention budgétaire et financière nette que les gouvernements portent à ce secteur. De plus, ce dernier chapitre aborde un aspect particulier du mandat du rapport annuel. Il ne faut pas oublier cependant que les dépenses publiques ne fournissent qu'un tableau partiel du niveau des dépenses et des investissements dans les activités et les infrastructures de transport.

Viennent ensuite les chapitres consacrés à la sécurité, à l'énergie et à l'environnement, aux économies régionales, à l'emploi, au commerce et au tourisme. Le chapitre sur la sécurité est particulièrement important car il aborde l'un des principaux objectifs du réseau des transports du Canada. Le chapitre sur l'énergie et l'environnement est lui aussi très important cette année car il traite longuement du dossier des hausses des prix de l'énergie.

À l'instar des années précédentes, le chapitre consacré aux économies régionales donne un tour d'horizon des transports par région. À nouveau cette année, il a été impossible d'isoler le Nunavut, par manque de données. Vient ensuite le chapitre sur les transports et l'emploi, qui révèle que ce secteur représente une importante source d'emploi dans l'économie canadienne. Il se penche également sur les conflits de travail que le secteur a connus en 2000.

Viennent ensuite deux chapitres consacrés aux activités qui revêtent une importance croissante pour l'économie canadienne : le commerce et le tourisme. Pour ce qui est du commerce, le chapitre insiste sur les activités de transport de marchandises sous l'angle des débits et de la répartition entre les modes. Le tourisme englobe toutes les activités de transport de passagers qui ont un rapport avec les loisirs, les affaires et d'autres objectifs.

Les cinq chapitres suivants traitent de tout un assortiment de sujets des transports. Le chapitre sur les infrastructures illustre l'ensemble des infrastructures de transport du Canada, sans lesquelles aucun service de transport ne pourrait être assuré. De plus, ce chapitre traite des services accessoires qui revêtent de l'importance pour la sécurité et la sûreté du réseau des transports, par exemple le système de navigation aérienne et les services de pilotage maritime. Trois chapitres sont ensuite consacrés aux entreprises de services de transport vues dans des optiques différentes : la structure de l'industrie, le transport des marchandises et le transport des passagers. Le dernier chapitre examine les prix, la productivité et les résultats financiers du secteur des transports.

Les données sur lesquelles repose le présent rapport proviennent principalement de sources extérieures à Transports Canada. C'est d'abord et avant tout aux organisations qui établissent et qui publient les données utilisées qu'il appartient de les valider. Nous nous sommes efforcés non seulement d'assurer la qualité des données, mais aussi de tenir compte de leurs limites. Le rapport comprend de nombreuses notes en bas de page où sont indiquées les limites qui ont restreint les analyses. Dans la mesure du possible, quand il n'y avait pas de données à jour, nous n'avons pas fourni d'estimations. Il importe par ailleurs de signaler que, dans ce rapport, nous analysons la situation la plus récente du réseau des transports du pays et n'essayons pas de prévoir ce qu'elle sera dans les années à venir.

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE CANADIENNE 2

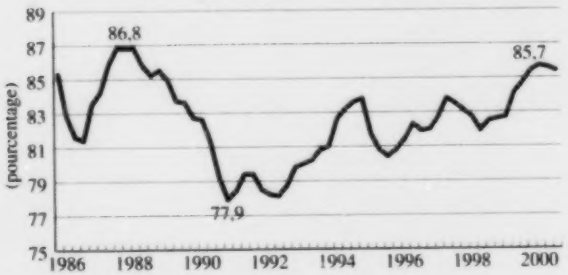
La croissance de l'activité économique s'est poursuivie au Canada en l'an 2000 et cette forte croissance s'est disséminée à travers toutes les régions du pays.

L'activité des transports est directement liée à la performance de l'ensemble de l'économie et ce chapitre présente ce qui s'est passé dans l'économie afin de comprendre les facteurs qui ont influé sur la demande des services de transport. Il y est aussi question de la contribution des transports à l'économie à la fois sous l'angle des industries de transport et celui de la demande générale pour les services commerciaux et privés de transport émanant de l'activité économique.

L'ÉCONOMIE CANADIENNE

L'économie canadienne a poursuivi sa phase de croissance en 2000, neuvième année de croissance ininterrompue. Au cours de l'année, le produit intérieur brut (PIB) a progressé de 4,5 %, soit la plus forte augmentation depuis 1994. L'économie a fonctionné à plein rendement alors que les entreprises de biens ont atteint 85,7 % de leur capacité au deuxième trimestre et qu'on a même entendu parler d'entreprises limitées dans leur croissance faute de main-d'œuvre qualifiée. C'était le septième trimestre consécutif avec une hausse de l'utilisation de la capacité. Il y a néanmoins eu des signes de relâchement dans la deuxième moitié de l'année alors qu'un ralentissement de l'économie américaine touchait à la fois la production et la consommation.

FIGURE 2-1 : UTILISATION DE LA CAPACITÉ DE PRODUCTION DES PRODUITS NON AGRICOLES, 1986 – 2000



Source : Statistique Canada, matrice Cansim 5140

La figure 2-1 illustre le niveau de rendement de l'industrie de biens dans l'économie canadienne entre 1986 et 2000.

Le tableau 2-1 compare divers indicateurs économiques généraux de l'an dernier et des cinq années précédentes, tandis que la figure 2-2 illustre la croissance du PIB réel depuis 1996.

Pour la deuxième année d'affilée, ce sont les dépenses d'investissement des entreprises qui ont été le principal moteur de l'accroissement de la demande dans l'économie, avec une augmentation de 10,6 % en termes réels. Dans le secteur privé, les dépenses d'investissement dans les machines et équipements ont

TABLEAU 2-1 : INDICATEURS ÉCONOMIQUES GÉNÉRAUX

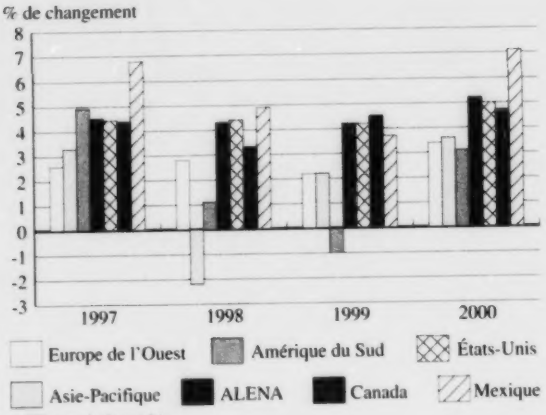
	2000	*(% de changement) 1999 – 2000*	*(% de changement annuel) 1995 – 2000*
PIB au coût des facteurs (millions $ de 1992)			
Ensemble de l'économie	786 642	4,5	3,4
Produits	257 563	4,7	2,1
Agricoles	12 975	(3,2)	0,1
Forestiers	4 677	1,5	0,8
Miniers	27 339	6,4	1,1
Manufacturés	143 124	5,7	4,6
Construction	42 346	3,3	3,5
Services	529 079	4,4	3,5
Commerce de détail	50 781	5,8	4,7
Transports	32 114	5,6	4,2
Commence de marchandises (millions $)			
Exportations	417 659	15,8	9,5
Importations	363 164	11,1	9,6
Emploi (milliers)	14 912	2,6	2,2
Population (milliers)	30 750	0,8	0,9
Revenu (dollars)			
Revenu personnel disponible par habitant	20 284	4,7	2,7
Dollar canadien (cents É.-U. par unité)	67,3	0,0	-1,6
Prix (1992 = 100)			
Ensemble de l'économie	112,7	3,6	1,1
Indice des prix à la consommation			
Tous les articles	113,5	2,7	1,7
Transports	130,7	5,0	2,9

Source : Statistique Canada, cat. 11-010, 13-001, 15-001, 62-010; Banque du Canada

FIGURE 2-2 : CROISSANCE DU PIB RÉEL PAR PRINCIPAL SECTEUR, 1996 – 2000

Source : Statistique Canada, cat. 15-001

FIGURE 2-3 : PIB RÉEL DU CANADA ET D'AUTRES RÉGIONS, 1997 – 2000



Note : PIB aux prix du marché.

Source : Statistique Canada, cat. 13-001, 11-010; ministère du Commerce des États-Unis, WEFA.

affiché une croissance vigoureuse d'environ 18,9 %, taux comparable à celui de l'année précédente. Les dépenses consacrées aux matériels de télécommunications, aux ordinateurs et aux équipements de bureautique ont augmenté de 38 % en 2000 et ont représenté 49 % du total des investissements. Les dépenses des consommateurs ont progressé de 4 %, en hausse légère par rapport à l'année précédente, où elles avaient augmenté de 3,5 %. Les dépenses publiques consacrées aux produits et aux services ont augmenté de 2,4 %, alors que les dépenses d'investissement du gouvernement ont progressé de 16,2 %.

Pour la quatrième année d'affilée, les entreprises manufacturières ont été en tête, affichant une croissance de 5,7 % en 2000; cependant, le ralentissement de la production au quatrième trimestre dans le secteur de l'automobile et les entreprises de produits électroniques a mis un terme à la situation privilégiée de ce secteur. L'activité minière a augmenté de 6,4 %, ce qui reflète la forte hausse de la production de combustibles minéraux. La production globale des entreprises de produits primaires s'est élevée de 2,9 % tandis que l'activité agricole reculait de 3,2 % et que l'activité forestière progressait de 1,5 %. L'activité dans le secteur de la construction a augmenté de 3,3 %, en raison du très grand dynamisme de la construction résidentielle. Le commerce de détail a connu une bonne année, enregistrant une croissance de 5,8 %, même si la chute des ventes d'automobiles a quelque peu ralenti l'activité dans ce secteur. Dans le secteur des transports, la hausse a été de 5,6 %, soit la quatrième année de croissance soutenue.

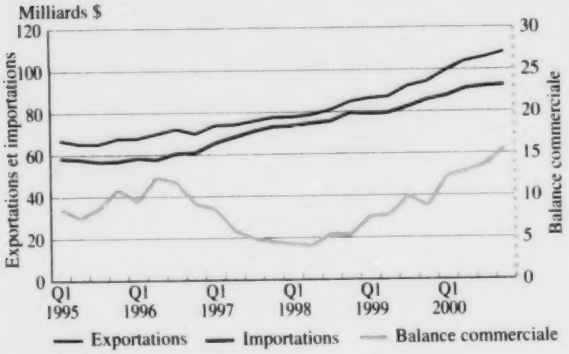
Comme l'indique la figure 2-3, l'an 2000 a été une excellente année sur le plan économique pour toutes les régions du monde. L'économie des États-Unis a affiché une croissance réelle de 5 %, même si les taux de croissance ont ralentis dans la deuxième moitié de l'année avec la chute des dépenses d'investissement des entreprises et des dépenses personnelles des consommateurs. Même si les exportations de marchandises canadiennes vers les États-Unis ont commencé à ralentir au cours des deux derniers trimestres, pour l'année dans son ensemble, elles ont augmenté de 16,2 % et ont atteint le chiffre record de 360 milliards $. La croissance économique réelle des pays d'Europe de l'Ouest devait atteindre 3,4 % en 2000; les exportations de marchandises à destination de ces pays ont elles aussi nettement augmenté, de 15,2 %. On s'attend à ce que la région de l'Asie–Pacifique (y compris la Chine) connaisse un taux de croissance économique réel de 3,6 % en 2000, en hausse par rapport à 1999, où il avait été de 2,6 %. L'économie du Japon se rétablit lentement, et son PIB réel a progressé de 1,9 % en 2000 contre 0,8 % en 1999. Les exportations de marchandises vers le Japon ont progressé de 7,6 % en 2000. L'économie de l'Amérique du Sud devrait montrer une croissance de 3,6 %, un changement important par rapport au recul de 1 % du PIB de la région en 1999. À l'instar du Canada, le Mexique a bénéficié du boom économique des États-Unis et, en 2000, il devrait voir son activité économique augmenter d'environ 7 %.

Comme l'illustre la figure 2-4, le Canada a enregistré un excédent record sur marchandises, qui s'est chiffré à 54 milliards $ en 2000, contre 34 milliards $ en 1999. Les exportations de marchandises ont augmenté de 15,8 % pour atteindre 418 milliards $, tandis que les importations augmentaient de 11,1 %. Les exportations vers les États-Unis, qui représentent 86 % de l'ensemble des exportations, ont progressé de 16,2 %. Les importations des États-Unis, qui représentent 74 % de l'ensemble des importations, n'ont augmenté que de 7,3 %. L'excédent commercial du Canada avec les États-Unis est passé à 92,1 milliards $, soit une hausse de 50 % par rapport à 1999.

La hausse des exportations de produits énergétiques et de machines et équipements explique l'augmentation des exportations globales. Les exportations de brut, de gaz naturel et d'électricité aux États-Unis ont augmenté de

FIGURE 2-4 : COMMERCE DE MARCHANDISES, 1995 – 2000

(Trimestriel désaisonnalisé – d'après la balance des paiements)



Source : Statistique Canada, cat. 65-001

76,8 %, pour atteindre 54 milliards $, alors que les exportations de machines et d'équipements ont progressé de 22,8 %. Les exportations de matériels de haute technologie et de télécommunications ont augmenté de 59 %. Les exportations de produits automobiles ont progressé de moins de 1 %, alors que les exportations de produits forestiers ont augmenté de 5,8 %.

Pour ce qui est des importations en 2000, les achats de machines et d'équipements par les Canadiens ont augmenté de 13,5 %, pour atteindre 122 milliards $, alors que les importations de produits énergétiques ont atteint 18 milliards $, soit une augmentation de 65,8 %.

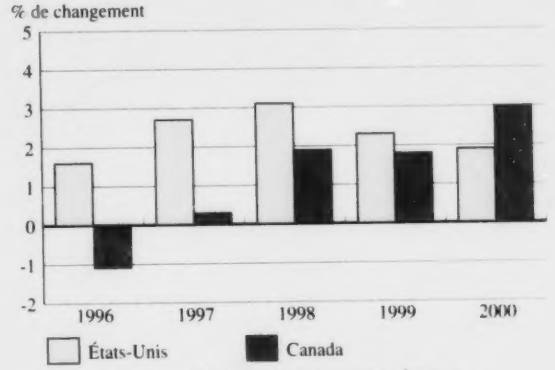
En 2000, l'emploi au Canada était de 14,9 millions, une hausse de 378 000, soit 2,6 % de plus, et une quatrième année de forte croissance soutenue. La croissance de l'emploi a été forte dans le secteur des services, avec une hausse de 2,8 %, comparativement à une hausse de seulement 2,2 % dans les secteurs des biens. Ces augmentations doivent être comparées à la hausse de moins de 1 % de la population totale et de 1,3 % de la population active, soit la population de 15 ans et plus, qui constitue la source première de main-d'oeuvre.

Alors que la valeur moyenne du dollar canadien en 2000 est restée inchangée par rapport à 1999, soit à 0,673 $US, on a constaté une légère baisse en fin d'année, lorsque le dollar a clôturé à 0,667 $US contre 0,69 $US au mois de janvier. Le principal indicateur des prix, le déflateur du PIB, a progressé de 3,6 % en 2000, alors que l'indice des prix à la consommation (IPC) a progressé de 2,7 %. Les prix de l'énergie ont eu un profond retentissement sur le niveau des prix. Si l'on exclut l'effet des prix de l'énergie, l'IPC n'a augmenté que de 1,5 %, alors que les prix de l'énergie payés par les consommateurs ont progressé de 16,2 %. L'augmentation des prix de l'énergie a eu une incidence sur les prix que les consommateurs ont payés pour les transports, ceux-ci ayant augmenté de 5 % en 2000.

Grâce à la vigueur de l'économie en 2000, aux réductions d'impôt et aux paiements d'équité salariale, le revenu disponible réel par habitant a augmenté de 3%, soit environ 1 % de plus que les hausses des deux dernières années. Cela veut dire que le revenu disponible réel par habitant a augmenté à un rythme plus élevé au Canada qu'aux États-Unis.

La figure 2-5 compare le revenu disponible réel par habitant des Canadiens et des Américains entre 1996 et 2000.

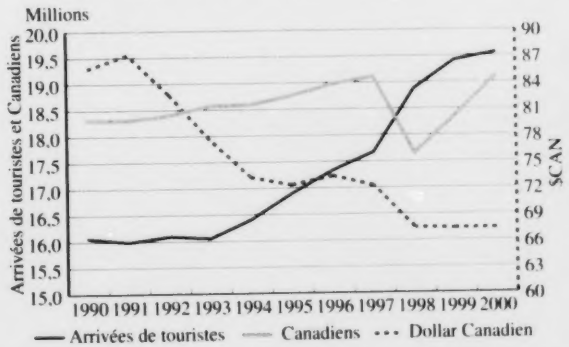
FIGURE 2-5 : REVENU PERSONNEL DISPONIBLE RÉEL PAR HABITANT AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS, 1996 – 2000



Source : Statistique Canada, cat. 13-001; ministère du Commerce des États-Unis

En 2000, le nombre de Canadiens qui ont effectué des voyages à l'étranger a augmenté sur tous les fronts et a progressé en général de 1,6 %. Les voyages aux États-Unis ont augmenté de 1,1 %, contre 6,2 % dans les autres pays. Le nombre total de voyages effectués par les touristes étrangers au Canada n'a augmenté que de 0,4 %. Les voyages effectués par les Américains ont reculé de 0,9 %, ce qui vaut à la fois pour les excursions d'une journée et les voyages de plus d'une nuit. Les voyages au Canada d'autres touristes étrangers ont progressé de 4,9 %, soit 3,4 % pour les touristes d'Europe et 6,8 % pour les touristes d'Extrême-Orient.

FIGURE 2-6 : VOYAGES DE TOURISTES ÉTRANGERS, DE PLUS D'UNE NUIT, 1990 – 2000



Source : Statistique Canada, Enquête sur les voyages internationaux, compilations spéciales; Banque du Canada.

La figure 2-6 illustre le nombre de voyages de plus d'une nuit des touristes étrangers au Canada depuis dix ans.

APERÇU DES RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES PROVINCES

Comme l'indique le tableau 2-2, la vigueur de l'économie en 2000 a été ressentie dans toutes les régions du Canada. On prévoit que seule la Nouvelle-Écosse aura un taux de croissance réel inférieur à 3 %. C'est l'Alberta et Terre-Neuve qui ont connu la plus forte croissance de l'activité économique, laquelle a été alimentée par l'augmentation de la production du secteur pétrolier et gazier. La Nouvelle-Écosse a subi les contrecoups de la fin de la construction du projet de l'île de Sable. Au Nouveau-Brunswick, c'est la construction et le secteur manufacturier qui ont alimenté la croissance. L'Ontario et le Québec ont commencé à ressentir les effets du ralentissement de l'économie des États-Unis, même si leur croissance économique a été solide. Les entreprises manufacturières du Manitoba se sont bien tenues en 2000. La Saskatchewan a bénéficié de la vigueur des entreprises pétrolières et de potasse, malgré la faiblesse des prix des céréales. La Colombie-Britannique a poursuivi son rétablissement après les contrecoups du fléchissement de l'activité économique en Asie et a bénéficié de sa proximité des États de la côte Ouest des États-Unis, exportant vers cette région à forte performance économique.

TABLEAU 2-2 : CROISSANCE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES

PIB au coût des facteurs (millions $ de 1992)

	(% de changement) 1999-2000	*(% de changement) 1995-2000*
Terre-Neuve	5,7	3,1
Île-du-Prince-Édouard	3,8	2,3
Nouvelle-Écosse	2,4	2,6
Nouveau-Brunswick	5,5	3,1
Québec	4,6	3,0
Ontario	5,3	4,1
Manitoba	3,4	3,3
Saskatchewan	3,7	3,2
Alberta	6,3	4,3
Colombie-Britannique	3,1	2,2

1 Prévisions.

Source : Statistique Canada, Conference Board du Canada

CONTRIBUTION DES TRANSPORTS À L'ÉCONOMIE

L'importance relative des transports pour l'économie peut être évaluée sous au moins deux optiques différentes, celle des activités commerciales (pour compte d'autrui) ou celle de la demande de services de transport. Les transports commerciaux portent sur les services de transport des voyageurs ou des marchandises offerts par des entreprises de transport moyennant rémunération, comme les compagnies aériennes, les compagnies de chemin de fer et les entreprises de camionnage. La demande de services de transport, en revanche, mesure toutes les dépenses consacrées aux biens et aux services qui favorisent la mobilité des ménages, des entreprises et du gouvernement. Cette section s'articule autour de ces deux optiques.

TRANSPORTS COMMERCIAUX

L'importance des transports commerciaux ou des entreprises de transport peut se mesurer à la valeur ajoutée des entreprises. La notion de valeur ajoutée désigne avant tout les paiements versés par le secteur privé aux travailleurs ou aux actionnaires. C'est un concept économique couramment utilisé pour mesurer l'importance relative des entreprises à l'intérieur de l'économie et il sert de mesure de l'offre de services de transport.

TABLEAU 2-3 : TRANSPORT COMMERCIAL EN TERMES DE POURCENTAGE DU PIB

Industries	*(Millions de dollars réels de 1992) Valeur ajoutée 2000*	*% du PIB*	*% de croissance annuelle, 1999-2000*	*% de croissance annuelle, 1995-2000*
Aérien	3 951	0,5	2,8	2,1
Ferroviaire	5 070	0,6	7,0	5,4
Maritime	2 625	0,3	10,0	4,3
Routier	13 330	1,7	6,8	7,0
En commun	3 439	0,4	4,0	1,0
Autres entreprises[1]	3 699	0,5	1,1	(0,8)
Entreprises de transport	**32 114**	**4,1**	**5,6**	**4,2**
Total PIB	**786 642**	**100,0**	**4,5**	**3,5**

1 Désigne principalement les taxis, les transitaires et autres entreprises de transport diverses.

Source : Statistique Canada, Produit intérieur brut par industrie, cat. 15-001

En 2000, les entreprises de transport ont représenté 4,1 % du produit intérieur brut (PIB). À hauteur de 1,7 %, le camionnage s'est accaparé la grosse part de ce pourcentage, tandis que la part la plus petite, soit de 0,3 %, revenait à l'industrie maritime intérieure.

Les entreprises de transport ont continué de croître plus rapidement que l'économie en 2000, comme elles l'ont fait systématiquement au cours des cinq dernières années. Cet essor est dominé par les entreprises de transport de marchandises — maritimes (10 %), ferroviaires (7 %) et de camionnage (6,8 %). La croissance des entreprises de transport aérien de passagers a été lente en 2000, tandis que les compagnies de transport en commun affichaient une

1 Il faut signaler que la demande de transport a tendance à sous-estimer la valeur des transports commerciaux, étant donné qu'une bonne part du transport commercial des marchandises est un service intermédiaire dont le coût fait partie du prix d'autres biens se rattachant à la demande hors transport, comme les chaussures, l'épicerie, etc.

croissance de 4 % , quelque peu supérieure à celle du PIB. Le tableau 2-3 propose une ventilation des transports commerciaux en pourcentage du PIB.

DEMANDE DE TRANSPORT

Tel qu'indiqué antérieurement, la demande de transport désigne toutes les dépenses consacrées aux biens et aux services, visant à répondre aux besoins de transport des ménages, des entreprises privées et du gouvernement. Contrairement aux entreprises de transport, une méthode différente pour calculer le PIB est utilisée — soit celle de la demande finale de tous les biens et services dans l'économie. La demande finale est la somme des dépenses personnelles, des investissements, des dépenses publiques et de la balance commerciale (les exportations moins les importations).

Comme le montre le tableau 2-4, la demande de transport totalise en 2000[1] une part beaucoup plus importante de l'activité économique que les entreprises de transport, soit 12,8 % du PIB. La demande de transport comprend principalement des dépenses consacrées aux matériels de transport (comme les voitures et les camions) et aux infrastructures connexes (comme les routes). Les matériels de transport se trouvent être le principal poste de dépense des secteurs des exportations, des importations, des dépenses personnelles et des investissements commerciaux. Dans le secteur public, la grande majorité des investissements et des dépenses a trait au réseau routier. L'annexe 2-1 donne une ventilation plus détaillée des dépenses personnelles, alors que le chapitre 3 de ce rapport annuel analyse plus en détail les dépenses publiques.

Par opposition aux entreprises de transport, la demande de transport a chuté en 2000, diminuant de 0,6 %, après une croissance moyenne annuelle de 4,5 % au cours des cinq dernières années. Ce ralentissement s'explique essentiellement par la baisse des exportations de matériels de transport, de même que par la réduction dans l'accumulation d'inventaires de véhicules, le tout s'expliquant par des niveaux d'inventaires déjà élevés. La croissance annuelle des achats de carburants et de lubrifiants par les consommateurs a elle aussi été négative, ce qui reflète l'augmentation des prix des carburants en 2000.

Une mesure légèrement différente de l'importance de la demande de transport est la demande intérieure finale. Il s'agit d'une mesure des dépenses engagées par les Canadiens, qui englobent les dépenses personnelles, les investissements et les dépenses publiques mais qui excluent le commerce avec l'étranger (exportations et importations). Cette mesure donne lieu à une estimation légèrement inférieure de la part de la demande de transport (11,8 % de la demande intérieure finale en 2000), comme on peut le voir au tableau 2-4. Cette valeur inférieure est essentiellement le fait de l'exclusion de l'excédent commercial provenant des exportations de matériels de transport. En 2000, la croissance annuelle de la demande intérieure de transport (2,5 %) a été nettement inférieure à la croissance de la demande intérieure finale (5,2 %), ce qui reflète à nouveau la moindre croissance des achats de voitures particulières et la croissance négative des achats de carburants de transport.

TABLEAU 2-4 : DEMANDE DE TRANSPORT EN POURCENTAGE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

	(Millions $ de 1992) Valeur ajoutée 2000	*% du PIB*	*% de croissance annuelle 1999-2000*	*% de croissance annuelle 1995-2000*
1) Dépenses personnelles consacrées aux transports	**72 643**	**7,9**	**3,3**	**4,6**
Matériels de transport neufs et d'occasion	29 465	3,2	3,6	7,8
Dépenses de réparation et d'entretien	11 225	1,2	9,0	2,5
Carburants et lubrifiants de transport	14 643	1,6	(2,2)	1,5
Autres services liés aux matériels de transport	6 875	0,7	3,3	2,5
Achat de services de transport commercial	10 435	1,1	4,6	4,5
2) Investissements dans les transports	**25 632**	**2,8**	**(0,7)**	**4,0**
Investissements des entreprises dans les transports	**19 937**	**2,2**	**(2,1)**	**6,4**
Infrastructures de transport (routes et voies ferrées)	1 033	0,1	(8,2)	(4,0)
Matériels de transport	16 609	1,8	5,9	9,5
Inventaires	2 295	0,2	(35,3)	(3,8)
Investissements publics dans les transports	**5 695**	**0,6**	**4,6**	**(2,7)**
Infrastructures de transport (routes)	5 156	0,6	4,0	(2,9)
Matériels de transport	539	0,1	9,8	(0,3)
3) Dépenses publiques de transport	**9 612**	**1,0**	**(7,7)**	**(1,4)**
Entretien des infrastructures (routes)	4 681	0,5	(10,8)	(1,8)
Subventions aux transports en commun	2 047	0,2	(32,2)	(1,7)
Autres dépenses	2 884	0,3	34,4	(1,7)
4) Exportations	**81 109**	**8,8**	**0,2**	**6,0**
Matériels de transport, y compris les pièces	73 313	8,0	(0,4)	6,2
Transports commerciaux	7 796	0,8	6,5	4,4
5) Importations	**71 225**	**7,7**	**3,1**	**6,6**
Matériels de transport, y compris les pièces	60 902	6,6	1,8	7,4
Transports commerciaux	10 323	1,1	11,8	2,6
Total de la demande finale de transport (1+2+3+4-5)	**117 771**	**12,8**	**(0,6)**	**3,6**
Produit intérieur brut aux prix finals	**921 485**	**100,0**	**4,7**	**3,7**
Total de la demande intérieure de transport (1+2+3)	105 592	11,8	2,5	4,0
Demande intérieure finale	**897 325**	**100,0**	**5,2**	**3,9**

Source : Statistique Canada, Comptes nationaux des revenus et des dépenses, cat. 13-001, données non publiées, Division des comptes des revenus et des dépenses, estimations de Transports Canada.

ANNEXE 2-1 :

DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS, 1998

(millions $ de 1992)

Dépenses personnelles consacrées aux transports	*Valeur de 1998*	*% du total*
Automobiles neuves	10 748	15,3
Véhicules automobiles d'occasion (net)	6 364	9,1
Camions et fourgonnettes neufs	10 287	14,6
Bicyclettes et motocyclettes	2 022	2,9
Bateaux, aéronefs et accessoires	810	1,2
Achats de matériels de transport	**30 231**	**43,0**
Carburants et lubrifiants routiers	14 447	20,6
Pièces et accessoires automobiles	4 810	6,8
Entretien et réparations des véhicules automobiles	4 951	7,0
Permis de conduire, leçons et examens de conduite	2 190	3,1
Location de véhicules automobiles	540	0,8
Assurance automobile	2 875	4,1
Dépenses d'exploitation liées aux matériels de transport	**29 813**	**42,4**
Péages sur les ponts et les routes	116	0,2
Stationnement	609	0,9
Redevances d'utilisation des infrastructures routières	**725**	**1,0**
Transports urbains	1 360	1,9
Transport ferroviaire	129	0,2
Autocars interurbains	449	0,6
Transport aérien	5 885	8,4
Transport par eau	149	0,2
Taxis	443	0,6
Déménagement et entreposage	518	0,7
Commissions versées aux voyagistes	599	0,9
Transports commerciaux	**9 532**	**13,6**
Total des dépenses personnelles consacrées aux transports	**70 301**	**100,0**

Source : Données non publiées de Statistique Canada, Division des comptes des revenus et des dépenses

DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT 3

Les dépenses brutes en transport faites par l'ensemble des paliers gouvernementaux ont augmenté en 1999/2000.

Ce chapitre décrit les dépenses et les recettes de transport de tous les paliers de gouvernement, par mode dans la mesure du possible, le tout à l'intérieur des limites des données disponibles. Le chapitre commence par résumer toutes les dépenses et les recettes de transport par palier de gouvernement, avant de donner un aperçu des recettes fédérales et provinciales provenant des usagers des transports et un examen détaillé des dépenses par palier de gouvernement. Enfin, il propose un examen détaillé des dépenses consolidées par mode.

Ce chapitre donne un aperçu de l'ampleur des ressources dédiées au secteur des transports provenant des dépenses publiques. En comparant ces données aux renseignements sur les installations et les services qui figurent dans d'autres sections du présent rapport, il est possible de se faire une image assez exacte de la participation du secteur public aux transports. Toutefois, il n'est pas du mandat de ce rapport annuel d'analyser le taux de recouvrement des coûts dans les transports, ce qui obligerait à rendre compte de tous les coûts et recettes (directs et indirects) des différents paliers de gouvernement que l'on peut lier aux activités de transport.

Par exemple, pour ce qui est des coûts indirects qui se rattachent aux activités de transport, il faudrait recueillir des données pour déterminer la part des dépenses de santé qui sont attribuables aux accidents des transports et (ou) aux émissions de ce secteur. Il faudrait également recueillir des données pour mesurer avec précision les recettes provenant des taxes découlant de l'application des règles et règlements relatifs aux transports.

DÉPENSES PUBLIQUES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

Cette section traite des dépenses consacrées aux transports par tous les paliers de gouvernement et leurs organismes respectifs. Les dépenses nettes sont obtenues après avoir défalqué les recettes du gouvernement fédéral (autres que les taxes sur le carburant) provenant des usagers des transports et les transferts gouvernementaux reçus d'autres paliers de gouvernement. Même si les gouvernements fédéral et provinciaux ne réservent pas les recettes fiscales provenant des usagers des transports au financement des initiatives de transport, leurs recettes de transport sont comparées à leurs dépenses pour illustrer la dynamique des pressions fiscales nettes du secteur des transports. Le tableau 3-1 révèle qu'au cours des cinq dernières années, les dépenses publiques consacrées aux transports ont oscillé entre 17 et 18 milliards $. Même si les dépenses fédérales ont accusé un certain fléchissement, les dépenses des provinces et des territoires ont affiché une certaine variabilité dans la deuxième moitié des années 1990. Les dépenses consacrées aux transports par les administrations locales ont cependant affiché une hausse moyenne de 5,5 % par an depuis 1996-1997.

TABLEAU 3-1 : DÉPENSES BRUTES ET NETTES CONSACRÉES PAR LES GOUVERNEMENTS AUX TRANSPORTS, 1996-1997 À 2000-2001

(Millions de dollars)

	1996-1997	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*[5]
Dépenses de Transports Canada (brutes)	2 472	2 428	1 415	1 252	1 228
Autres dépenses fédérales (brutes)	1 013	997	880	738	696
Dépenses provinciales/territoriales[1]	7 084	6 908	7 889	8 391	N/D
Dépenses locales[2]	6 579	7 065	7 534	7 662	N/D
Total des dépenses de transport	**17 147**	**17 399**	**17 719**	**18 043**	**N/D**
Recettes de Transports Canada	1 353	986	658	379	330
Autres recettes fédérales[3]	31	40	42	46	48
Recettes fiscales spécifiques provenant des usagers des transports[4]	12 023	12 491	12 977	12 931	N/D
Total des recettes provenant des usagers des transports	**13 407**	**13 518**	**13 677**	**13 356**	**N/D**
Dépenses nettes de transport	**3 741**	**3 881**	**4 041**	**4 687**	**N/D**

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Internet de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1 Après déduction des transferts fédéraux déclarés par les provinces.
2 Selon l'année civile; après déduction des transferts fédéraux et provinciaux.
3 Recettes provenant des services de la Garde côtière et des usagers des petits ports.
4 Voir tableau 3-4.
5 Prévisions au 31 janvier 2001, pour l'année entière.

Source : Budget principal des dépenses du gouvernement du Canada, Direction générale des finances de Transports Canada, Office des transports du Canada, rapports internes de plusieurs organismes et ministères fédéraux, ministères provinciaux et territoriaux des transports, Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

Les dépenses consacrées aux transports par tous les paliers de gouvernement ont augmenté de 324 millions $ en 1999-2000 par rapport à 1998-1999, soit une hausse de 1,8 %. Les dépenses engagées par les administrations locales et provinciales ont affiché une hausse de 4,1 %. Les dépenses fédérales ont toutefois régressé de 13 % en 1999-2000 et une baisse est aussi prévue en 2000-01 de 3,3 % par rapport à l'année fiscale antérieure. Lorsqu'on applique les recettes fiscales provenant des usagers des transports aux dépenses de transport, les dépenses nettes atteignaient le cap des 4,7 milliards $ en 1999-2000, soit une augmentation de 646 millions $ par rapport à l'année précédente. Vers le milieu des années 1990, ce chiffre se rapprochait de 7 milliards $.

DÉPENSES FÉDÉRALES LIÉES AUX INSTALLATIONS ET AUX SERVICES DE TRANSPORT

Le gouvernement fédéral fournit des installations et des services dans tous les secteurs des transports. Comme l'indique le tableau 3-2, il s'agit notamment des aéroports, des activités des havres et ports, des politiques et des services de sécurité modaux et des services fournis par la Garde côtière canadienne. Transports Canada se livre également à diverses activités multimodales, qui vont des services de préparatifs d'urgence à la réglementation et à la surveillance du transport des marchandises dangereuses.

Entre 1996-1997 et 1999-2000, les dépenses fédérales directement consacrées aux transports ont régressé de 2,2 milliards $ à 1,35 milliard $. En 2000-2001, les dépenses de fonctionnement et en capital du gouvernement fédéral consacrées aux transports devraient diminuer de 2,3 %, après plusieurs années de fléchissement.

La Garde côtière canadienne représente la plus importante dépense fédérale dans le domaine des transports, à hauteur de 428 millions $ prévus en 2000-2001. Les coûts d'exploitation des ports et des aéroports fédéraux devraient se chiffrer à 213 millions $ d'ici 2000-2001, soit 116 millions $ de moins que les dépenses consacrées à la sécurité et aux politiques. Cela traduit l'amoindrissement du rôle assumé par Transports Canada au chapitre de l'exploitation et l'accroissement de son rôle au chapitre des politiques et de la sécurité.

TABLEAU 3-2 : DÉPENSES FÉDÉRALES DE FONCTIONNEMENT ET D'ENTRETIEN ET EN CAPITAL, 1996-1997 À 2000-2001

(Millions de dollars)

	1996-1997	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*[8]
Aéroports	396	186	140	123	91
Système de navigation aérienne	554	-	-	-	-
Services des aéronefs	59	56	64	51	59
Garde côtière	540	523	471	480	428
Ports et havres[1]	92	85	84	98	122
Routes et ponts[2]	175	169	156	141	142
Sécurité aérienne et politiques[3]	110	113	125	142	151
Sécurité maritime et politiques	41	65	56	47	49
Sécurité routière et ferroviaire et politiques[4]	36	36	40	40	38
Sécurité multimodale et politiques[5]	79	101	106	90	91
Autres services[6]	31	29	32	35	37
Autres[7]	109	103	95	96	107
Total	2 223	1 467	1 370	1 345	1 314

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Internet de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1 Comprend les dépenses de Pêches et Océans Canada au titre des petits ports de pêche.
2 Comprend les contributions versées par Transports Canada à la Société des ponts fédéraux Limitée ainsi que les dépenses de la Commission de la capitale nationale, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, de Parcs Canada et du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.
3 Comprend les dépenses du Tribunal de l'aviation civile.
4 Hausse des dépenses en 1997-1998 et en 1998-1999 liées à l'achat d'un traversier.
5 Comprend les dépenses liées à la réglementation et à l'inspection du transport des marchandises dangereuses ainsi qu'à la sécurité, à la politique et à l'analyse multimodales.
6 Sûreté et Préparatifs d'urgence, et Recherche et Développement.
7 Services généraux de Transports Canada et Office des transports du Canada.
8 Prévisions au 31 janvier 2001, pour l'année entière.

Source : Transports Canada.

SUBVENTIONS FÉDÉRALES AUX TRANSPORTS

En 2000-2001, les subventions et les contributions directes versées aux transports par le gouvernement fédéral devraient se chiffrer à 604 millions $, soit 5,5 % de moins qu'en 1999-2000. Toujours en 2000-2001, les subventions versées à VIA Rail ont augmenté, tandis que baissaient les transferts routiers avec la disparition progressive des programmes de transition et d'infrastructures. Les écarts que l'on constate dans les subventions versées au transport maritime au tableau 3-3 ont trait à l'achat de bâtiments pour Marine Atlantique SCC et à la cession de ports et de quais au Québec. Depuis 1996-1997, le total des subventions et des transferts a chuté de moitié. Cette baisse majeure est le fruit de l'abolition des paiements versés à NAV Canada, de la baisse des subventions versées à Marine Atlantique SCC et de la diminution des transferts routiers. Le tableau 3-3 contient plus de précisions.

TABLEAU 3-3 : SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES DIRECTES PAR MODE, 1996-1997 À 2000-2001

(Millions de dollars)

	1996/ 1997	*1997/ 1998*	*1998/ 1999*	*1999/ 2000*	*2000/ 2001*[4]
Transport aérien					
Aéroports (fonctionnement et en capital)	35	46	45	39	47
NAV Canada	292	686	216	-	-
Autres	5	15	3	2	1
Total – Transport aérien	331	747	264	40	48
Transport maritime					
Maritime Atlantique SCC	97	91	29	115	38
Autres sociétés d'État	3	1	10	-	-
Fonds de cession des ports	0	5	7	22	49
Autres services de traversier et services côtiers	43	35	32	32	31
Autres[1]	5	4	2	1	25
Total – Transport maritime	148	136	80	169	143
Transport ferroviaire					
VIA Rail	236	216	200	170	231
Wagons-trémies	17	19	21	20	18
Passages à niveau	7	7	7	7	7
Autres	7	11	8	8	8
Total – Transport ferroviaire	267	254	237	206	265
Transport routier					
Programme de transition[2]	98	486	93	57	17
Ententes routières	201	152	126	107	68
Programme d'infrastructures	193	122	71	-	-
Raccordement permanent avec l'Île-du-Prince-Édouard[3]	13	53	44	46	48
Autres	9	10	10	19	20
Total – Transport routier	515	822	345	229	152
Total général	**1 262**	**1 959**	**926**	**645**	**609**

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Internet de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1 Paiements de 36 millions $ versés au gouvernement du Québec au titre de la cession de ports et de quais et de 21,4 millions $ à la Commission du havre de Hamilton au titre du règlement d'un litige civil.

2 Programmes fédéraux compensatoires au titre de l'abolition de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique; rachat du service de traversier du Labrador en 1997-1998.

3 Estimations du financement du programme d'infrastructures de transport.

4 Prévisions au 31 janvier 2001, pour l'année entière.

Source : Transports Canada, Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux et territoriaux des transports.

RÉPARTITION DES DÉPENSES PROVINCIALES, TERRITORIALES ET LOCALES PAR PROVINCE

En 1999-2000, les dépenses des gouvernements provinciaux, territoriaux et locaux dans le domaine des transports se sont chiffrées à 16 milliards $. Cela représente une baisse de 630 millions $, ou 4,1 %, par rapport à 1998-1999. Les dépenses locales ont progressé de 128 millions $ (1,7 %). Les dépenses engagées par les provinces ont augmenté de 502 millions $ (6,4 %). Dans la seule province de l'Ontario, les dépenses provinciales ont chuté de 1,2 milliard $, ou 44 %, suite principalement à une réduction des transferts vers les gouvernements locaux et les autorités responsables du transport en commun. Une augmentation majeure de 1,2 milliard $ a été rapportée en Colombie-Britannique reflétant le transfert de la dette de BC Ferry au gouvernement provincial. En Alberta, le groupe de travail créé par le Premier Ministre sur l'infrastructure a entraîné une augmentation du financement consacré au transport de 60 %. Dans le reste du pays, les dépenses provinciales consacrées aux transports ont progressé de 5,1 %. La figure 3-1 illustre la dynamique des dépenses provinciales et locales consacrées aux transports par province et territoire.

Depuis 1995-1996, les dépenses consacrées par les gouvernements provinciaux et locaux au secteur des transports ont progressé de 3,0 %. Les hausses les plus importantes ont été enregistrées à Terre-Neuve, en Colombie-Britannique, à l'Île-du-Prince-Édouard et en Alberta. Le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ont affiché les plus fortes baisses relatives.

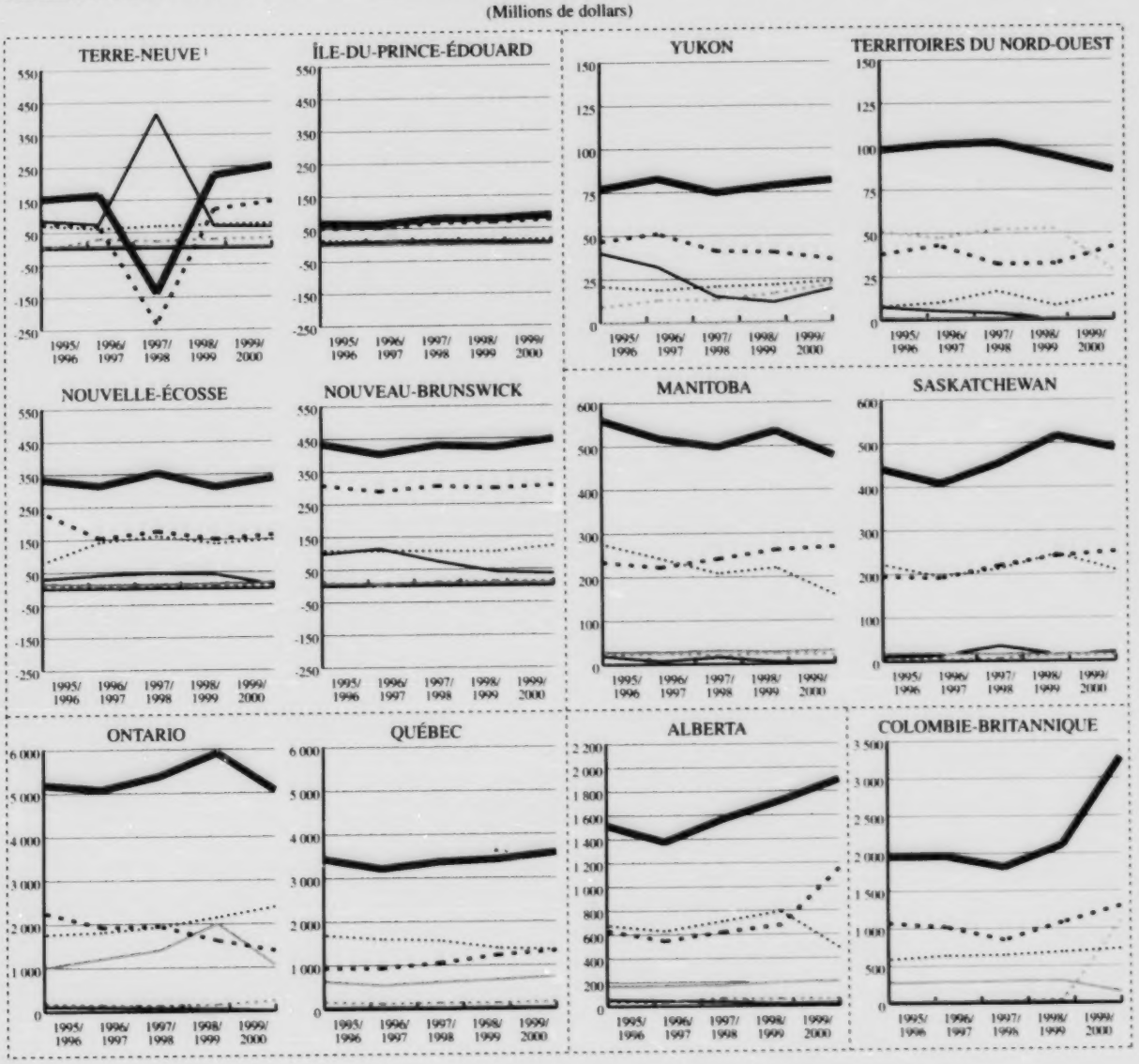
Les transferts fédéraux équivalent à 1,3 % des dépenses consacrées par les gouvernements locaux et territoriaux au secteur des transports en 1999/2000. Ce ratio a atteint un sommet de 5,4 % en 1997-1998. En 1999-2000, Terre-Neuve et le Yukon ont été les juridictions les plus tributaires des transferts fédéraux, qui ont représenté plus de 20 % des dépenses consacrées au secteur des transports.

Dans toutes les provinces, les dépenses consacrées aux routes représentent le principal poste des dépenses liées aux transports dans toutes les provinces, même si d'autres modes de transport représentent une part appréciable dans certaines provinces. La part des dépenses routières a oscillé entre près de 100 % à l'Île-du-Prince-Édouard et 66 % dans les Territoires du Nord-Ouest. L'éloignement des Territoires du Nord-Ouest explique l'importance des dépenses consacrées au transport aérien, qui ont concentré 19 % des dépenses consacrées aux transports en 1999-2000. Cette importance relative du transport aérien varie d'une année à l'autre, et a atteint un sommet de 45 % en 1996-1997.

Même si les dépenses consacrées aux transports en commun ont chuté de près de 1 milliard $ en Ontario, elles représentent toujours 21 % de la part des dépenses consacrées au secteur des transports, ce qui en fait le poste le plus important de tous les gouvernements provinciaux et locaux. Les gouvernements locaux ont remplacé les gouvernements provinciaux comme principale source des dépenses consacrées aux transports en commun, à hauteur de 92 %. Au début des années 1990, leur part des dépenses consacrées aux transports en commun était de 22 %. Les dépenses consacrées aux transports en commun sont également importantes au Québec, en Alberta et en Colombie-Britannique.

FIGURE 3-1 : DÉPENSES PROVINCIALES/TERRITORIALES ET LOCALES EN TRANSPORT, PAR Pprovince, DE 1995-1996 À 1999-2000

(Millions de dollars)



Note : Le site Internet de Transports Canada fournit plus de détails. (www.tc.gc.ca).

1 Comprend un déboursé exceptionnel de 348 millions $ à la province de Terre-Neuve et du Labrador relié au rachat du service de traversiers du Labrador en 1997-98.

Sources: *A) Ministères provinciaux et territoriaux des transports; Transports Canada. Nombre de provinces qui consentent maintenant des subventions inconditionnelles aux administrations locales. De ce fait, les paiements de transfert pour le transport ne sont peut-être pas tous déclarés. Les dépenses nettes des administrations locales sont uniquement déduites des transferts déclarés par les gouvernements provinciaux. Statistique Canada, Division des institutions publiques; données correspondant au régime de l'année civile.*

B) Dépenses locales : Statistique Canada, Division des institutions publiques; données correspondant au régime de l'année civile.

1. A été inclu avec les dépenses des routes locales, les dépenses sur les routes et les rues, les aires de stationnement et le déneigement

2. A été inclu avec les dépenses liées au transport en commun, les dépenses provinciales et locales desquelles a été soustraite une estimation des paiements de transferts des provinces

3. A été inclu avec les dépenses "autres", certaines dépenses locales affectées aux communications et à des modes de transport autres que les routes et le transport en commun

TOTAL DES RECETTES DE TRANSPORT PAR PALIER DE GOUVERNEMENT

Le gouvernement fédéral tire notamment ses recettes de l'utilisation des installations et des services de transport. Les recettes provenant du recouvrement des coûts sont portées au crédit du budget du ministère fédéral des Transports, alors que les recettes provenant d'autres sources sont portées au crédit du Trésor public. Les deux sont comprises dans cette analyse. Les taxes d'accise sur le carburant, perçues par les gouvernements fédéral et provinciaux, de même que les droits provinciaux au titre des permis et autres redevances, constituent des recettes fiscales perçues auprès des usagers des transports. Le tableau 3-4 donne le détail des recettes publiques provenant des usagers des transports entre 1996-1997 et 2000-2001.

TABLEAU 3-4 : RECETTES PUBLIQUES PROVENANT DES USAGERS DES TRANSPORTS, 1996-1997 À 2000-2001

(Millions de dollars)

	1996-1997	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*[9]
Recettes fédérales de transport autres que les taxes sur le carburant					
Taxe sur le transport aérien[1]	737	742	295	3	-
Recettes aéroportuaires	325	160	267	271	239
Services des aéronefs	26	30	28	27	28
Autres redevances aéronautiques	197	6	10	12	12
Recettes maritimes[2]	56	67	67	72	77
Location des wagons-trémies[3]	-	12	12	13	10
Autres redevances et recouvrements[4]	43	10	20	26	12
Total porté au crédit	**1 384**	**1 027**	**700**	**424**	**378**
Autres recettes publiques provenant des usagers des transports					
Taxes fédérales sur le carburant	**4 439**	**4 625**	**4 742**	**4 786**	**N/D**
Usage hors transport[5,6]	383	400	379	385	N/D
Transport routier[6]	3 826	3 989	4 133	4 169	N/D
Autres modes[6]	230	236	231	233	N/D
Taxes provinciales et territoriales sur le carburant	**6 399**	**6 579**	**6 795**	**6 973**	**N/D**
Équivalent de la taxe de vente[7]	741	623	557	658	N/D
Transport routier[7]	5 359	5 644	5 967	6 018	N/D
Autres modes[7]	300	313	272	298	N/D
Droits de permis et licences perçus par les provinces et les territoires[8]	2 308	2 309	2 376	2 214	N/D
Total : autres recettes publiques provenant des usagers de la route	**11 494**	**11 942**	**12 475**	**12 401**	**N/D**
Total : autres recettes publiques provenant des autres modes	529	549	503	531	N/D
Total : autres recettes publiques provenant des usagers des transports	**12 023**	**12 491**	**12 977**	**12 931**	**N/D**

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Internet de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1 Depuis 1996-1997, les produits de la taxe sur le transport aérien, qui étaient auparavant déduits des dépenses budgétaires de Transports Canada, sont portés au crédit du Trésor public.
2 Comprend les redevances d'utilisation de la Garde côtière et les produits des ventes d'actifs maritimes portés au crédit du Trésor public.
3 Portée au crédit du Trésor public.
4 Comprend les transferts interministériels et intraministériels au titre des services ainsi que divers droits réglementaires, administratifs et de permis et licences portés au crédit de Transports Canada ou du Trésor public.
5 Taxes sur le carburant estimatives provenant de l'utilisation du réseau de transport public.
6 Estimations de Transports Canada.
7 Estimations fondées sur la taxe de vente qui aurait dû s'appliquer aux prix provinciaux du carburant avant les taxes provinciales sur le carburant.
8 Les montants indiqués excluent les redevances de délivrance de permis et d'immatriculation versées à la Société de l'assurance automobile du Québec.
9 Prévisions au 31 janvier 2001, pour l'année entière.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux et territoriaux des transports

En 1999-2000, l'année la plus récente pour laquelle on dispose de données budgétaires pour tous les paliers de gouvernement, les recettes publiques provenant des usagers des transports par le biais des taxes sur le carburant et des droits des permis et licences délivrés par les gouvernements fédéral et provinciaux et territoriaux se sont chiffrées à 13,4 milliards $, soit une légère baisse par rapport à l'année précédente. De loin, ce sont les taxes sur le carburant routier qui ont concentré la plus grosse part des recettes fiscales provenant du secteur des transports, puisqu'elles ont été en moyenne de 9,8 milliards $ ou 78 % entre 1995-1996 et 1999-2000. Durant cette période, les recettes provenant des taxes sur le carburant routier ont affiché le plus fort taux de croissance (3,5 %), contre 0,1 % pour les autres taxes sur le carburant et 1,4 % pour les droits de délivrance des permis et licences.

En 2000-2001, les recettes de transport du gouvernement fédéral en dehors des taxes sur le carburant devraient se chiffrer à 378 millions $, soit 46 millions $ de moins qu'en 1999-2000. Les recettes et les baux aéroportuaires, à hauteur de 239 millions $, représentent la majeure partie de ce montant, alors que les redevances maritimes ont fait rentrer dans les coffres du gouvernement 77 millions $ de plus. D'autres recettes fédérales qui ne sont pas portées au crédit des transports, comme les recettes provenant de la location des wagons-trémies ou de la vente des actifs portuaires, sont également mentionnées au tableau 3-4.

APERÇU DES DÉPENSES ET DES RECETTES PAR MODE

Cette section présente les dépenses et recettes fédérales consolidées par mode entre 1996-1997 et 2000-2001. En outre, le tableau 3-5 illustre les dépenses engagées par les gouvernements provinciaux, territoriaux et locaux, déduites des transferts provenant d'autres paliers de gouvernement entre 1996-1997 et 2000-2001.

Les dépenses publiques totales consacrées au réseau routier ont augmenté à un rythme relativement stable, à près de 2,5 % par an, pour atteindre 12,5 milliards $ en 1999-2000. Les dépenses routières concentrent aujourd'hui 69 % de l'ensemble des dépenses consacrées aux transports. Entre 1996-1997 et 1999-2000, les gouvernements provinciaux et fédéral ont perçu plus d'argent de la part des usagers de la route que la somme globale consacrée par tous les paliers de gouvernement aux routes et aux rues locales. L'excédent a atteint 85 millions $.

En 1998-1999, la forte hausse du financement des transports en commun s'explique par les importantes subventions d'immobilisations versées par le gouvernement de l'Ontario aux réseaux de transport en

commun. En 1999-2000, les dépenses consacrées aux réseaux de transport en commun ont représenté 12 % de toutes les dépenses publiques dans le domaine des transports. Avec la baisse de 1 milliard $ enregistrée en 1999-2000, les dépenses consacrées au réseau de transport en commun par l'Ontario ont retrouvé leur niveau du milieu des années 1980.

En 1999-2000, le transport aérien a concentré 2,3 % des dépenses publiques brutes dans le domaine des transports. Ces dépenses ont chuté de 73 % depuis 1996-1997. Environ 11 % des dépenses publiques annuelles dans le domaine des transports ont été affectées au transport maritime en 1999-2000. Au cours des années antérieures, le transport maritime bénéficiait en moyenne de 5 % des dépenses totales gouvernementales en transport. L'augmentation est due au transfert de la dette de BC Ferry au gouvernement provincial.

Les dépenses consacrées au transport ferroviaire ont reculé de 23 % depuis 1996-1997, ne représentant que 1,3 % des dépenses publiques brutes consacrées aux transports en 1999-2000. Près de 80 % de ces dépenses sont des subventions versées aux services ferroviaires voyageurs.

En 1999-2000, les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2,6 milliards $ aux transports aérien, maritime et ferroviaire confondus et ont perçu 0,9 milliard $ de droits et de recettes fiscales auprès des usagers des transports. Les 700 millions $ restants ont représenté 36 % du total des dépenses nettes consacrées par les pouvoirs publics au secteur des transports.

La catégorie « Autres » du tableau 3-5 comprend les frais généraux de tous les paliers de gouvernement, de même que les dépenses liées aux activités multimodales. Moins de 4 % des dépenses publiques consacrées aux transports appartiennent à cette catégorie.

TABLEAU 3-5 : DÉPENSES ET RECETTES DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR PALIER DE GOUVERNEMENT, 1996-1997 À 2000-2001

(Millions de dollars)

	1996-1997	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*[1]
Dépenses fédérales de F et E[2], en capital et subventions[A]					
Transport aérien	1 450	1 102	594	356	350
Transport maritime	822	809	691	795	742
Transport ferroviaire	281	267	252	221	280
Transport routier	712	1 014	526	396	317
Autres/frais généraux	220	234	234	222	235
Total partiel	3 485	3 426	2 296	1 990	1 924
Dépenses provinciales/territoriales/locales[B]					
Transport aérien	96	76	75	62	N/D
Transport maritime	73	92	120	1 179	N/D
Transport ferroviaire	11	2	2	5	N/D
Transport routier	10 915	10 924	11 622	12 120	N/D
Transport en commun	2 294	2 562	3 257	2 231	N/D
Autres/frais généraux	274	318	348	455	N/D
Total partiel	13 662	13 974	15 423	16 053	N/D
Total des dépenses : tous les paliers de gouvernement					
Transport aérien	1 546	1 178	668	418	N/D
Transport maritime	895	901	811	1 974	N/D
Transport ferroviaire	292	269	254	226	N/D
Transport routier	11 626	11 938	12 147	12 516	N/D
Transport en commun	2 294	2 562	3 257	2 231	N/D
Autres/frais généraux	494	552	582	677	N/D
Total partiel	17 147	17 399	17 719	18 043	N/D
Recettes du gouvernement fédéral provenant des usagers des transports[C]					
Transport routier	11 494	11 943	12 475	12 401	N/D
Autres modes	1 886	1 567	1 188	938	N/D
Transport multimodal	26	8	14	16	N/D
Total	13 407	13 518	13 677	13 356	N/D
Dépenses nettes en transport					
Usagers de la route	133	(5)	(328)	115	N/D
Transport en commun	2 294	2 562	3 257	2 231	N/D
Autres modes	846	781	545	1 680	N/D
Transport multimodal/ frais généraux	467	544	567	661	N/D
Total	3 741	3 881	4 041	4 687	N/D

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Internet de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1 Prévisions, au 31 janvier 2001, pour l'année entière.

2 F et E : fonctionnement et entretien.

Sources:

A Transports Canada. Budget principal des dépenses et comptes publics des ministères fédéraux concernés.

B Ministères provinciaux et territoriaux des transports; Transports Canada. Nombre de provinces qui consentent maintenant des subventions inconditionnelles aux administrations locales. De ce fait, les paiements de transfert pour le transport ne sont peut-être pas tous déclarés. Les dépenses nettes des administrations locales sont uniquement déduites des transferts déclarés par les gouvernements provinciaux. Statistique Canada, Division des institutions publiques; données correspondant au régime de l'année civile.

C Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux et territoriaux des Transports.

TRANSPORTS ET SÉCURITÉ 4

La performance au niveau de la sécurité du système de transport permet à nouveau de montrer des signes d'amélioration.

L'une des responsabilités les plus importantes qui incombent à Transports Canada est d'assurer la sécurité du réseau des transports du Canada. Le tout est fait en élaborant des programmes et des règlements de sécurité pratiques et efficaces et en veillant au respect de ces règlements et des normes techniques connexes. Pour atteindre cet objectif, Transports Canada réglemente et coordonne les questions de sécurité dans plusieurs secteurs, notamment : l'aéronautique et les aéroports; le transport aérien et la navigation maritime; les infrastructures de navigation maritime; la navigation commerciale; les normes sur les véhicules automobiles neufs; les opérations et les installations des compagnies de chemin de fer; et les ponts et les canaux qui relient les provinces l'une à l'autre ou aux États-Unis.

Transports Canada collabore de près avec tous les intervenants (notamment le gouvernement fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités, le secteur privé et les organisations non gouvernementales) pour faire du réseau des transports du Canada l'un des plus sûrs au monde. Le Bureau de la sécurité des transports et les gouvernements provinciaux en particulier jouent un rôle important dans le maintien de la sécurité du réseau à l'échelle nationale. De plus, Transports Canada collabore avec des organismes, des organisations et des gouvernements étrangers à plusieurs initiatives internationales de sécurité.

C'est essentiellement en se basant sur les rapports d'accidents et d'incidents reçus par le Bureau de la sécurité des transports que ce chapitre décrit la dynamique récente des statistiques sur les accidents dans tous les modes de transport, de même qu'en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

ACCIDENTS DE TRANSPORT

L'an 2000 a été une année record au chapitre de la sécurité des transports, grâce à une baisse du nombre d'accidents dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire. Le nombre d'accidents de la route qui ont fait des victimes a cependant légèrement augmenté par rapport au minimum record enregistré l'année visée par le rapport précédent. De fait, les 321 accidents signalés impliquant des aéronefs immatriculés au Canada et les 449 accidents de navigation signalés représentent les plus faibles nombres d'accidents signalés dans ces deux modes depuis 25 ans. Tous les modes de transport continuent d'afficher une baisse du nombre d'accidents. Il faut signaler toutefois que les accidents impliquant des marchandises dangereuses affichent une hausse depuis quelques années.

Malheureusement, la tendance à la baisse du nombre d'accidents en 2000 est quelque peu tempérée par le nombre de personnes tuées. Alors que les victimes des accidents d'aviation et ferroviaires ont baissé en 2000 (respectivement de 3 % et de 18 % par rapport à 1999), il y a eu une légère augmentation du nombre de personnes tuées dans les sinistres maritimes (7 %) et sur la route (1 %).

Toutefois, étant donné qu'elles ne tiennent pas compte des particularités propres à chaque mode, ces comparaisons peuvent induire en erreur car elles ne reflètent pas le volume d'activités ou l'exposition aux risques qui se rattachent à chaque mode de transport.

En l'an 2000, le nombre d'incidents d'aviation et de navigation signalés au Bureau de la sécurité des transports a augmenté, respectivement de 3 % et de 36 % par rapport à 1999. Alors que le nombre d'incidents ferroviaires signalés a été inférieur de 32 % à la moyenne des cinq années précédentes.

Le tableau 4-1 présente les statistiques les plus récentes sur les accidents de transport par mode, y compris des comparaisons avec les moyennes des cinq années précédentes.

Si l'on tient compte du niveau d'activités de chaque mode de transport, les taux d'accidents en l'an 2000 continuent d'afficher une tendance générale à la baisse, baisse qui intéresse le transport aérien, ferroviaire et maritime (on ne dispose pas de mesures fiables de l'activité dans le domaine de la circulation routière).

TABLEAU 4-1 : ACCIDENTS DE TRANSPORT PAR MODE, EN 2000 VERSUS MOYENNE DES CINQ ANNÉES PRÉCÉDENTES (1995 – 1999)

	Transport aérien	*Transport maritime*	*Transport ferroviaire*	*Transport routier*[1]
Accidents				
2000	321	449	1 062	153 720
Moyenne quinquennale	363	571	1 180	159 884
Personnes tuées				
2000	63	31	87	2 969
Moyenne quinquennale	81	33	111	3 140
Incidents				
2000	726	243	330	N/D
Moyenne quinquennale	703	166	436	N/D

1 Les statistiques sur les accidents de la route se rapportent à 1999 et à 1994-1998, qui sont les statistiques les plus récentes dont on dispose et qui reposent sur les Statistiques sur les collisions de la route au Canada en 1999 – TP 3322. Les accidents de la route désignent les collisions qui font des victimes, ce qui exclut les collisions qui ne causent que des dégâts matériels.

Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

Le tableau 4-2 comporte des données sur les taux d'accidents par mode au sujet de l'année la plus récente, de même que la moyenne quinquennale.

TABLEAU 4-2 : TAUX D'ACCIDENTS DES TRANSPORTS EN 2000 PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES CINQ ANNÉES PRÉCÉDENTES (1995 – 1999)

	Transport aérien[1]	*Transport maritime*[2]	*Transport ferroviaire*[3]	*Transport routier*[1]
Accidents				
2000	7,5	3,1	13,3	N/D
Moyenne quinquennale	9,2	3,6	15,1	N/D

1 Par tranche de 100 000 heures de vol (aéronefs immatriculés au Canada seulement).
2 Par tranche de 1 000 voyages de navires commerciaux. D'après les données sur le trafic prévu en 2000.
3 Par tranche de un million de trains-milles.

Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports (BST), sauf en ce qui concerne les données sur le transport maritime qui proviennent de Statistique Canada.

Ces mesures globales de l'activité doivent servir de point de référence dans l'interprétation des statistiques sur les accidents. Toutefois, chacune de ces mesures a ses propres limites. Par exemple, dans le secteur du transport ferroviaire, le nombre de trains-milles ne vise que l'activité sur les voies principales et ne s'étend pas aux gares de triage, aux embranchements et aux voies d'évitement. Et comme près de la moitié des accidents de chemin de fer se produisent hors des voies principales, cette mesure a tendance à surestimer le taux réel d'accidents. Il en va de même du transport maritime, où les mouvements de navires ne tiennent pas directement compte de la distance globale parcourue. L'activité se limite également principalement aux navires d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux et exclut les bateaux de pêche. Dans le domaine du transport aérien, les taux d'accidents peuvent varier du tout au tout selon qu'ils sont mesurés en fonction du nombre d'heures de vol, des mouvements d'aéronefs ou des licences.

La figure 4-1 illustre le nombre d'accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses entre 1995 et 2000.

FIGURE 4-1 : ACCIDENTS À SIGNALER IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES, 1995 – 2000

Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents impliquant des marchandises dangereuses

TRANSPORT FERROVIAIRE

La portion fédérale du réseau ferroviaire national accuse une baisse régulière depuis 1996, puisqu'on compte aujourd'hui 10 % de moins de voies ferrées appartenant à des transporteurs de compétence fédérale qu'en 1996. Les statistiques présentées dans cette section englobent toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

En 2000, 1 062 accidents de chemin de fer ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports, soit une baisse de 6 % par rapport à 1999 et de 10 % par rapport à la moyenne quinquennale. Cette diminution du nombre d'accidents et l'augmentation parallèle du nombre de trains-milles expliquent la baisse du taux d'accidents en 2000 par rapport à 1999. Le taux d'accidents en 2000 a reculé à 13,3 accidents par million de trains-milles, contre 14,4 en 1999, et nettement moins que la moyenne des cinq années précédentes, qui était de 15,1. Le nombre de trains-milles en 2000 est évalué à 80,1 millions, contre 78,5 millions en 1999.

Sur le total des accidents de chemin de fer signalés en 2000, les déraillements et les collisions hors des voies principales ont représenté le plus fort pourcentage, soit 47 %. Viennent ensuite les accidents aux passages à niveau, à 25 %, les déraillements et les collisions en voie principale, à 12 %. Les accidents résultant d'intrusions se sont chiffrés à 7 % en 2000, alors que tous les autres types d'accidents ont représenté 9 % du total. Les déraillements et les collisions hors des voies principales désignent essentiellement le déraillement d'un seul wagon dans une gare de triage qui survient à une vitesse relativement basse et qui fait courir peu de risques au public.

En 2000, 38 % des déraillements et des collisions hors des voies principales ont concerné un seul wagon transportant des marchandises non dangereuses. Les marchandises dangereuses ont été en cause dans 23 % des accidents signalés, dont quatre ont abouti au déversement d'une substance dangereuse.

Les accidents impliquant des trains de voyageurs/de banlieue ont reculé à 61 en 2000, contre 71 en 1999 et 73 au cours des cinq années précédentes.

Entre avril 1999 et juillet 2000, il y a eu trois accidents impliquant des trains de VIA Rail et le mauvais alignement d'aiguillages en voie principale dans un secteur sans signalisation — Thamesville (Ontario), le 23 avril 1999; Miramichi (Nouveau-Brunswick), le 30 janvier 2000; et près de Guelph (Ontario), le 9 juillet 2000. Les accidents de Thamesville et de Guelph sont survenus sur des voies principales de compétence fédérale.

Après un examen des approches de l'industrie utilisées pour régler le problème des aiguillages en voie principale dans les secteurs sans signalisation, Transports Canada a pris de nouvelles mesures réglementaires en vertu de l'article 33 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) en novembre 2000. Cette mesure s'est traduite par l'émission d'une injonction ministérielle à l'intention des principales compagnies de chemin de fer du Canada.

Au total, 330 incidents de chemin de fer ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports en 2000, soit une légère baisse par rapport aux 333 incidents signalés en 1999 et à la moyenne quinquennale de 436. La majeure partie de ces incidents (57 %) a intéressé des wagons transportant des marchandises dangereuses, avec fuite du produit, sans que cela aboutisse à un accident.

Le tableau 4-3 résume les accidents de chemin de fer signalés entre 1995 et 2000, notamment la moyenne 1995-1999.

TABLEAU 4-3 : ACCIDENTS DE CHEMIN DE FER, 1995 – 2000

Année	*Nombre d'accidents*	*Taux d'accidents*[1]	*Morts*	*Blessés graves*
1995	1 276	16.3	120	132
1996	1 305	17.2	117	129
1997	1 116	14.0	109	101
1998	1 075	13.7	101	75
1999	1 129	14.4	106	96
Moyenne 1995 – 1999	1 180	15.1	111	107
2000	1 062	13.3	87	66

1 Nombre d'accidents par million de trains-milles.

Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

En 2000, 87 personnes ont été tuées dans des accidents ferroviaires, contre 106 en 1999 et une moyenne de 111 au cours des cinq années précédentes. Il y a eu également 84 accidents mortels, soit une baisse de 14 % par rapport à 1999 (98) et à la moyenne des cinq années précédentes (103). La majorité des victimes ont été tuées dans des accidents survenus aux passages à niveau ou des accidents attribuables à des intrusions.

Le tableau 4-4 illustre le nombre d'accidents survenus aux passages à niveau par province entre 1995 et 2000, notamment la moyenne 1995-1999 et les totaux canadiens.

TABLEAU 4-4 : ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU PAR PROVINCE, 1995 – 2000

Province	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*Moyenne 1995 - 1999*	*2000*
Accidents[1]							
Terre-Neuve/ Île-du-Prince Édouard/ Nouvelle-Écosse (171)	5	8	5	3	7	5,6	3
Nouveau-Brunswick (325)	12	6	5	2	5	6,0	3
Québec (2 547)	58	61	51	48	51	53,8	42
Ontario (5 457)	121	91	75	65	94	89,2	88
Manitoba (3 045)	33	46	30	34	19	32,4	21
Saskatchewan (6 446)	44	49	33	38	30	38,8	31
Alberta (3 759)	66	71	70	54	52	62,6	46
Colombie-Britannique (1 084)	40	33	38	29	24	32,8	27
Canada[2] **(22 834)**	**379**	**365**	**307**	**273**	**283**	**321,4**	**261**
Accidents mortels aux passages à niveau	39	39	30	38	32	35,6	30
Accidents en rapport avec des trains de voyageurs	26	40	30	29	31	31,2	18

1 Les chiffres entre parenthèses désignent le nombre estimatif de passages à niveau publics dans chaque province ou groupe de provinces au mois de janvier 2001.

2 Le total canadien englobe un accident survenu dans les Territoires du Nord-Ouest en 1999.

Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

Au total, 261 accidents sont survenus aux passages à niveau en 2000, soit une baisse de 8 % par rapport à 1999 (283) et une diminution nette par rapport à la moyenne quinquennale (321). Le nombre total de tués dans des accidents survenus aux passages à niveau, qui avait été de 37 en 1999 et de 41 au cours des cinq années précédentes, a reculé à 33 en 2000.

Les accidents survenus à des passages à niveau publics ont représenté 85 % du nombre total d'accidents signalés en 2000. Les accidents survenus à des passages à niveau automatiques ont été les plus nombreux, à hauteur de 54 %; toutefois, ceux-ci sont généralement survenus dans des secteurs à densité de circulation routière relativement élevée. La baisse la plus importante enregistrée en 2000 a concerné les accidents survenus aux passages à niveau privés, dont le nombre, qui avait été de 50 en 1999, n'a été que de 38 en 2000.

Les accidents mortels aux passages à niveau ont représenté 36 % du total des accidents mortels survenus en 2000, soit une légère hausse par rapport aux 33 % enregistrés en 1999 et aux 35 % enregistrés au cours des cinq années précédentes. Les accidents aux passages à niveau impliquant des trains de voyageurs n'ont été que de 18, contre 31 en 1999 et 31,2 au cours de la période quinquennale précédente.

Le tableau 4-5 résume les accidents dus à des cas d'intrusion par province entre 1995 et 2000, notamment la moyenne 1995-1999 et les totaux pancanadiens.

En 2000, le nombre d'accidents dus à des intrusions n'a été que de 79, contre 95 en 1999, et nettement en deçà de la moyenne des cinq années précédentes, qui avait été de 102. La majeure partie de ces accidents sont survenus en Ontario, qui a concentré près de la moitié du total des accidents dus à des intrusions signalés en 2000. Le nombre d'accidents mortels a également reculé à 53, contre 61 en 1999, à nouveau bien en deçà de la

TABLEAU 4-5 : ACCIDENTS FERROVIAIRES DUS À DES INTRUSIONS PAR PROVINCE, 1995 – 2000

Province	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*Moyenne 1995 - 1999*	*2000*
Accidents							
Terre-Neuve/ Île-du-Prince Édouard/ Nouvelle-Écosse	0	4	0	0	0	0,8	0
Nouveau-Brunswick	6	3	0	0	0	1,8	1
Québec	27	32	15	12	26	22,4	14
Ontario	41	55	47	36	46	45,0	41
Manitoba	13	1	4	4	1	4,6	1
Saskatchewan	3	3	4	2	3	3,0	2
Alberta	13	8	7	10	10	9,6	6
Colombie-Britannique	9	21	21	14	9	14,8	14
Canada	**112**	**127**	**98**	**78**	**95**	**102,0**	**79**
Accidents mortels survenus à des intrus	63	67	69	59	61	63,8	53
Accidents en rapport avec des trains de voyageurs	23	28	24	25	23	24,6	28

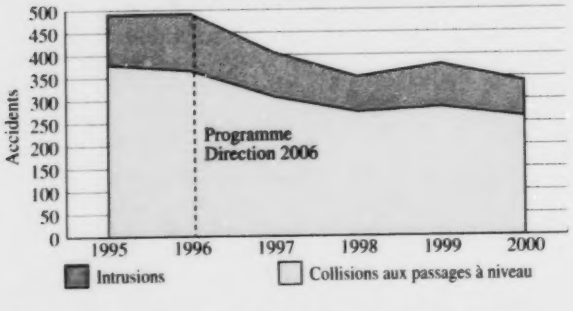
Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

moyenne quinquennale de 64. Les deux tiers de tous les accidents mortels de chemin de fer sont le fait d'intrusions, proportion qui n'a guère varié depuis cinq ans.

De concert avec les intervenants, Transports Canada a pris plusieurs initiatives pour tenter de calmer les préoccupations suscitées par la sécurité dans ces secteurs.

Transports Canada participe au programme Direction 2006, dont le but est de réduire de 50 % entre 1996 et 2006 le nombre de collisions aux passages à niveau et d'incidents d'intrusion. Direction 2006 comporte des volets d'éducation et de sensibilisation du public; de surveillance et d'application des règlements; de sécurité; et enfin de recherche afin d'améliorer la sécurité et la sensibilisation aux risques se rattachant aux passages à niveau et aux intrusions. Ce programme est un partenariat entre les intervenants des compagnies de chemin de fer publiques et privées, les gouvernements provinciaux et municipaux, les organismes d'application de la loi, les organismes de défense de la sécurité, les compagnies de chemin de fer et leurs syndicats et, enfin, Transports Canada. De plus, Transports Canada gère un programme de fonds pour améliorer la sécurité à des passages à niveau choisis et est un partenaire avec l'Associations des chemins de fer du Canada dans le programme se sensibilisation publique "Opération - Gareautrain". Le ministère a aussi des activités visant une complète conformité au niveau de la sécurité aux endroits avec passages à niveaux et intrusions.

FIGURE 4-2 : ACCIDENTS SURVENUS AUX PASSAGES À NIVEAU ET ATTRIBUABLES À DES INTRUSIONS, 1995 – 2000



Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

La figure 4-2 illustre le nombre d'accidents survenus aux passages à niveau et attribuables à des intrusions entre 1995 et 2000. Le programme Direction 2006 a été créé en 1996.

TRANSPORTS ROUTIERS

Les données annuelles les plus récentes sur les accidents de la route datent de 1999 pour les tués, les blessés et les accidents qui ont entraîné des pertes corporelles, et de 1998 pour les accidents qui n'ont causé que des dégâts matériels (DM).

ACTIVITÉS INTÉRIEURES

Depuis plusieurs dizaines d'années, le dossier de sécurité routière du Canada s'améliore régulièrement. En 1999, les accidents de la route ont fait 2 969 victimes, soit le deuxième chiffre annuel le plus bas en 44 ans (les statistiques de cet ordre sont établies depuis 1945). Le nombre de morts sur la route a augmenté de 1,2 % par rapport à 1998, mais a diminué de 5,5 % par rapport à la moyenne 1994-1998.

Le tableau 4-6 illustre le nombre national d'accidents de la route qui ont fait des tués et des blessés entre 1994 et 1999.

TABLEAU 4-6 : NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS DE LA ROUTE AYANT FAIT DES TUÉS ET DES BLESSÉS, 1994 – 1999

Année	*Accidents mortels*	*Tués*	*Blessés*
1994	169 649	3 263	245 110
1995	167 044	3 351	241 935
1996	158 990	3 091	230 890
1997	152 764	3 063	221 349
1998	150 974	2 934	217 754
Moyenne 1994 - 1998	159 884	3 140	231 408
1999	153 720	2 969	222 275
% de changement 1999/moyenne	(3,9)	(5,5)	(3,9)
% de changement 1999-1998	1,8	1,2	2,1

Source : Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 1999 – TP 3322

Les accidents mortels englobent tous les accidents de la route à signaler qui font un mort ou un blessé. La diminution du nombre d'accidents mortels a subi une interruption en 1999, le total national ayant augmenté de 1,8 % par rapport à 1998. Il n'en reste pas moins que cela est inférieur de 3,9 % à la moyenne quinquennale enregistrée entre 1994 et 1998.

Le tableau 4-7 illustre le nombre de victimes de la route au Canada classées selon les six principales catégories d'usagers de la route.

TABLEAU 4-7 : VICTIMES DE LA ROUTE PAR CATÉGORIE D'USAGERS 1994 – 1999

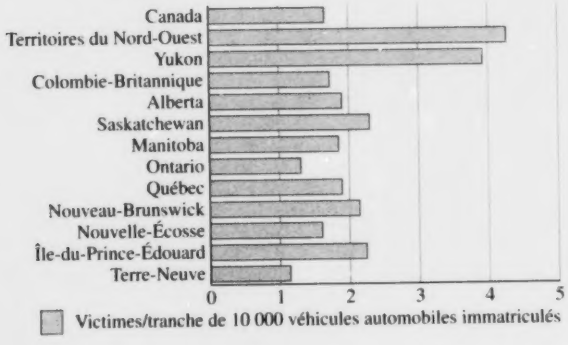
	1994	1995	1996	1997	1998	Moyenne 1994 - 1998	1999
Conducteurs	1 626	1 652	1 518	1 540	1 451	1 557	1 539
Passagers	851	920	825	812	716	825	734
Piétons	429	416	465	402	402	423	414
Cyclistes	86	64	60	67	77	71	69
Motocyclistes	163	166	128	122	165	149	159
Autre	108	133	95	120	123	116	54

Source : Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 1999 – TP 3322

Les conducteurs qui constituent le segment le plus important des usagers de la route représentent également la plus forte proportion des victimes de la route. En 1999, cette catégorie d'usagers a représenté 52 % du nombre total de victimes de la route, alors que tous les occupants des véhicules automobiles ont représenté 77 % des victimes de la route. Les piétons et motocyclistes ont représenté respectivement 14 % et 5 % des victimes de la route.

La figure 4-3 compare le nombre de victimes par province entre 1997 et 1999. Elle démontre que le plus grand nombre de victimes de la route au Canada a été enregistré par les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon, ce qui reflète le nombre relativement peu important de véhicules immatriculés dans ces territoires et les conditions de conduite plus difficiles. L'Ontario, qui possède le réseau routier le plus important et le plus grand nombre de véhicules immatriculés, a continué d'afficher l'un des plus faibles taux d'accidents mortels durant cette période, qui n'a été que de 1,3 % par tranche de 10 000 véhicules automobiles immatriculés. Seule Terre-Neuve a enregistré un taux plus bas, à 1,1 %.

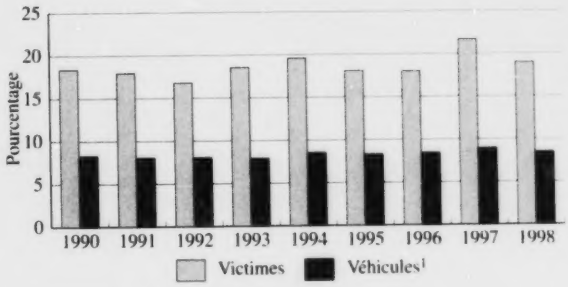
FIGURE 4-3 : MOYENNE SUR TROIS ANS DU NOMBRE DE VICTIMES DE LA ROUTE PAR PROVINCE, 1997 – 1999



Source : Statistiques sur les collisions de la route au Canada

La figure 4-4 indique le pourcentage de véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux et le nombre correspondant de victimes entre 1990 et 1998. (À noter que les données différenciées par véhicule commercial ne sont actuellement disponibles que pour 1998.)

FIGURE 4-4 : POURCENTAGES DE COLLISIONS ROUTIÈRES ET DE VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES VÉHICULES COMMERCIAUX, 1990 – 1998



1 Véhicules impliqués dans des collisions.

Source : Transports Canada, Base nationale de données sur les collisions

Au cours de cette période, les véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux ont représenté près de 8 % de tous les véhicules impliqués dans des collisions routières, mais 18,7 % de l'ensemble des victimes de la route. En 1998, on a dénombré 557 tués dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux, un baisse par rapport aux 664 tués en 1997.

Le tableau 4-8 donne une ventilation des véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles selon le type de véhicule entre 1993 et 1998, y compris la moyenne quinquennale 1993-1997.

TABLEAU 4-8 : VÉHICULES COMMERCIAUX ET AUTRES IMPLIQUÉS DANS DES COLLISIONS MORTELLES PAR TYPE DE VÉHICULE, 1993 – 1998

Type de véhicule	1993	1994	1995	1996	1997	Moyenne 1993 - 1997	1998
Commerciaux							
Autocars et autobus	37	43	31	39	32	36	43
Camions > 4 536 kg	212	197	163	167	179	184	166
Tracteurs semi-remorques	343	328	346	294	335	329	286
Total des véhicules commerciaux	**592**	**568**	**540**	**500**	**546**	**549**	**495**
Autres véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux	599	574	533	458	486	530	456
Total des véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux	1 191	1 142	1 073	958	1 032	1 079	951
Ensemble des autres véhicules impliqués dans des collisions	3 933	3 590	3 606	3 438	3 247	3 563	3 232
Total : tous les véhicules	**5 124**	**4 732**	**4 679**	**4 396**	**4 279**	**4 642**	**4 183**

Source : Transports Canada, Base nationale de données sur les collisions

Le tableau 4-9 illustre le nombre de véhicules impliqués dans des collisions mortelles selon le type de véhicule entre 1993 et 1998, ce qui comprend la moyenne quinquennale 1993-1997.

TABLEAU 4-9 : VÉHICULES EN CAUSE DANS DES COLLISIONS MORTELLES, PAR TYPE DE VÉHICULE, 1993 – 1998

Type de véhicule	*1993*	*1994*	*1995*	*1996*	*1997*	*Moyenne 1993 - 1997*	*1998*
Automobiles	2 866	2 605	2 583	2 431	2 276	2 552	2 167
Camionnettes	1 147	1 083	1 077	1 037	1 059	1 081	1 053
Camions							
Tracteurs semi-remorques	343	328	346	294	335	329	286
Camions > 4 536 kg	212	197	163	167	179	184	166
Autres	23	23	25	15	21	21	18
Autobus et autocars							
Scolaires	12	16	10	12	8	12	10
Interurbains	1	7	5	7	4	5	5
Transport en commun	10	11	6	7	9	9	11
Non spécifié	14	9	10	13	11	11	17
Motocyclettes[1]	217	164	170	141	125	163	169
Bicyclettes	85	91	70	63	74	77	79
Machines agricoles	31	32	36	37	32	34	42
Motoneiges	56	39	64	50	41	50	49
Trains/tramways	19	20	11	16	11	15	16
Autocaravanes	18	32	24	28	19	24	4
Véhicules tout-terrain	10	13	4	8	9	9	31
Autres	60	62	75	70	64	66	60
Total	**5 124**	**4 732**	**4 679**	**4 396**	**4 277**	**4 642**	**4 183**

1 Les motocyclettes comprennent les cyclomoteurs.

Source : Système d'information sur les accidents de la circulation

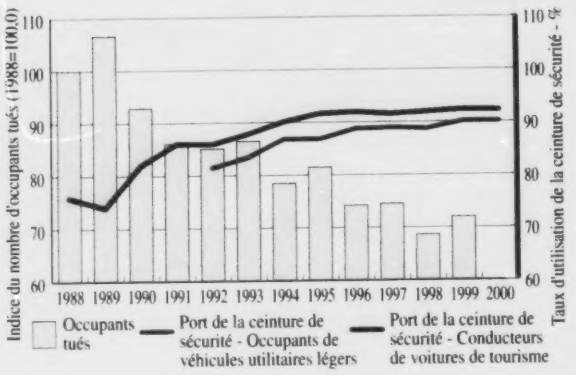
En légère baisse par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, qui s'établissait à 55 %, les voitures particulières ont représenté 52 % des véhicules impliqués dans des collisions mortelles en 1998. La deuxième part des collisions mortelles par type de véhicule, à hauteur de 25 %, revient aux camionnettes et aux fourgonnettes, une hausse par rapport au 23 % pour la période 1993–1997. Viennent ensuite les catégories confondues des camions (tracteurs semi-remorques, camions d'une masse supérieure à 4 536 kg et autres), à hauteur de 11 %.

PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

On estime généralement que le port de la ceinture de sécurité dans les véhicules automobiles est le meilleur moyen de réduire le nombre des victimes de la route. Transports Canada exige de tous les constructeurs automobiles qu'ils équipent de ceintures de sécurité tous les véhicules neufs depuis le 1er juillet 1972. Depuis janvier 1976, les gouvernements provinciaux et territoriaux ont progressivement adopté des lois rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité.

La figure 4-5 illustre les résultats des enquêtes nationales sur le port de la ceinture de sécurité qui sont menées chaque mois de juin depuis 1988. Ces enquêtes ont permis de déterminer le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs de voitures de tourisme et les occupants de véhicules utilitaires légers. Les résultats

FIGURE 4-5 : RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE NATIONALE SUR LE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ MENÉE AU MOIS DE JUIN DE CHAQUE ANNÉE, 1988 – 2000



Source : Transports Canada, Enquête nationale sur la ceinture de sécurité; Base de données sur les Accidents de la Circulation.

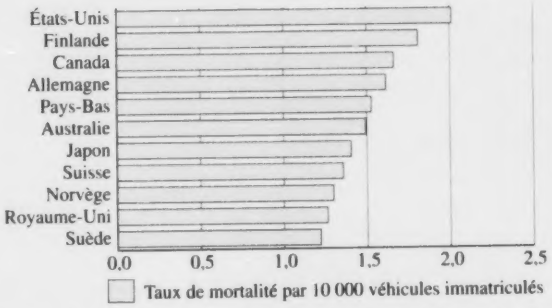
relatifs à cette dernière catégorie ne sont recueillis que depuis 1992. Les chiffres révèlent également que le nombre d'occupants tués diminue proportionnellement au port de la ceinture de sécurité.

COMPARAISONS INTERNATIONALES

Le Canada ayant très nettement amélioré la sécurité routière, il se classe aujourd'hui parmi les premiers pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), selon les normes internationales.

La figure 4-6 illustre la moyenne des taux d'accidents mortels dans certains pays de l'OCDE entre 1997 et 1999.

FIGURE 4-6 : MOYENNE DU TAUX D'ACCIDENTS MORTELS DANS CERTAINS PAYS DE L'OCDE, 1997 – 1999



Source : Base de données Internationale sur la Circulation et les Accidents de la Route, OCDE

L'un des indicateurs de l'activité des véhicules automobiles et de l'exposition aux risques réside dans le nombre de propriétaires de véhicules. Au Canada, le

nombre de propriétaires de véhicules était de 59,5 par tranche de 100 habitants en 1998, alors qu'il était de 76,8 aux États-Unis, soit le nombre le plus élevé parmi tous les pays de l'OCDE. Le nombre de propriétaires de véhicules au Canada et aux États-Unis est indicatif de la plus grande dépendance à l'égard de ce mode de transport, ce qui a pour corollaire un taux d'exposition généralement plus élevé aux risques encourus par les usagers de la route.

TRANSPORT MARITIME

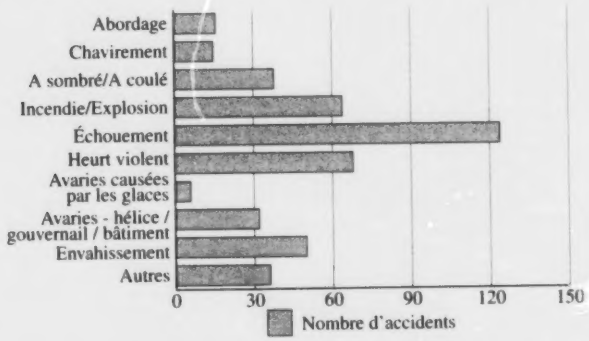
APERÇU

Depuis dix ans, on constate une tendance à la baisse du nombre de sinistres maritimes. En moyenne, leur nombre a baissé de 8 % par an depuis 1990. Cette tendance s'est poursuivie en 2000, alors que 449 accidents ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports, soit une baisse de 16 % par rapport à 1999 et de 21 % par rapport à la moyenne de 1995-1999.

En 2000, comme les années précédentes, la majeure partie des sinistres maritimes par type ont été les échouements à 28 %, suivis des heurts violents à 15 %, des incendies/explosions à 14 % et des envahissements par l'eau à 11 %. Ces types de sinistres ont affiché les plus fortes baisses ces dernières années. On a toutefois enregistré une hausse du nombre de chavirages dont 15 ont été signalés, contre 6 en 1999, ainsi que du nombre de naufrages et coulages qui s'est chiffré à 38, contre 32 en 1999. Ces deux types de sinistres sont toutefois demeurés dans les limites des moyennes enregistrées sur cinq ans.

La figure 4-7 montre le nombre d'accidents, par catégorie en 2000.

FIGURE 4-7 : ACCIDENTS DE NAVIRES, PAR CATÉGORIE, 2000



Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

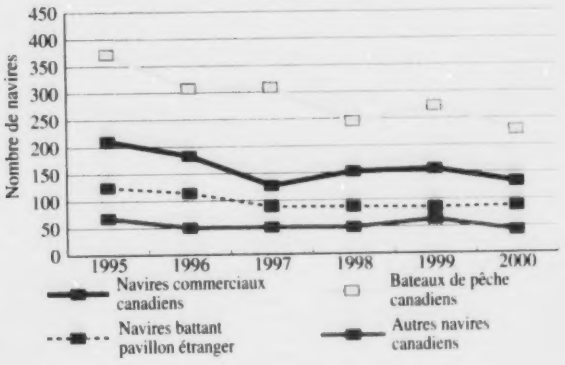
En 2000, 402 bâtiments canadiens ont été impliqués dans des sinistres maritimes. Comme toujours, les bateaux de pêche ont représenté le plus fort pourcentage de ces sinistres, à hauteur de 57 %; le nombre total a toutefois été inférieur de 24 % à la moyenne enregistrée les cinq années précédentes. Les sinistres le plus souvent signalés par type pour ce qui est des bateaux de pêche canadiens ont été les échouements, à 31 %, et l'envahissement par l'eau, à 18 %. Les plus fortes baisses par rapport aux moyennes quinquennales ont concerné les cas d'envahissement par l'eau et les incendies/explosions.

Également en 2000, 132 navires commerciaux canadiens ont été impliqués dans des sinistres maritimes, soit une baisse de 20 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Certains de ces bâtiments font courir de plus grands risques à l'être humain et à l'environnement. À ce sujet, 22 accidents sont survenus à des traversiers et 15 à des navires à passagers, chiffres qui restent comparables à ceux des années récentes. Il y a eu néanmoins 6 accidents impliquant des navires-citernes, ce qui est environ moitié moins que la moyenne des cinq dernières années. La plus forte baisse a intéressé les vraquiers/vraquiers-pétroliers, qui ont été victimes de 25 accidents en 2000, contre une moyenne quinquennale de 37. Les heurts violents, à 28 %, et les échouements, à 24 %, ont été les types d'accidents le plus couramment signalés par les navires commerciaux battant pavillon canadien.

En 2000, 42 accidents sont survenus dans les autres catégories (navires de service, non commerciaux hauturiers et autres), soit une baisse de 33 % par rapport à 1999 et de 25 % par rapport à la moyenne quinquennale. Les navires de service ont dominé ce secteur et ont représenté la moitié des accidents signalés en 2000, tandis que les navires non commerciaux ont représenté près du quart.

La figure 4-8 indique le nombre de navires impliqués dans des sinistres maritimes selon le pavillon et la catégorie de navire entre 1995 et 2000.

FIGURE 4-8 : NAVIRES IMPLIQUÉS DANS DES SINISTRES MARITIMES SELON LE PAVILLON ET LE TYPE DE NAVIRE, 1995 – 2000



Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

En 2000, 87 navires battant pavillon étranger ont été impliqués dans des sinistres maritimes, soit une baisse de 13 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. La plupart des sinistres intéressant des navires battant pavillon étranger sont comparables aux moyennes respectives sur cinq ans. La seule exception a été les vraquiers/vraquiers-pétroliers, qui ont affiché une baisse de 28 %. À nouveau, ce sont ces navires qui ont connu le plus grand nombre de sinistres maritimes impliquant des navires étrangers, à hauteur de 39 %, suivis par les navires de charge/porte-conteneurs, à 22 %, et les bateaux de pêche, à 13 %. Près du tiers des accidents impliquant des navires battant pavillon étranger en 2000 ont été des heurts violents, alors que près du quart ont été des échouements.

En 2000, 76 accidents ont également été signalés à bord des navires, soit une hausse de 10 % par rapport à 1999 et de 27 % par rapport à la moyenne quinquennale. Sur ces 76 accidents, les bateaux de pêche en ont concentré 45 %, les navires commerciaux, 37 %, et les navires de service, 15 %.

Il y a eu 21 sinistres maritimes mortels en 2000 qui ont fait 31 morts, soit une légère baisse par rapport à la moyenne quinquennale, qui s'établit à 23 accidents mortels et à 33 morts. Sur les 21 accidents mortels, 13 ont intéressé des bateaux de pêche. Le tiers des accidents mortels ont fait plusieurs morts : cinq sinistres maritimes mortels et deux accidents mortels survenus à bord des navires. Près de la moitié (15) des personnes tuées l'ont été à la suite d'accidents survenus à bord des navires.

Vingt-huit navires ont été perdus en 2000, soit une baisse de 52 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Tous, sauf un, avaient une jauge brute inférieure à 150 tonneaux. Les bateaux de pêche ont représenté la majeure partie des pertes, à hauteur de 23. L'âge moyen des 20 navires dont on connaît l'année de construction était de 18 ans.

En 2000, on a dénombré 243 incidents de navigation, soit une hausse de 46 % par rapport à la moyenne quinquennale. Cette hausse est essentiellement attribuable aux incidents dus à des problèmes de moteur/gouvernail/hélice, qui ont représenté 42 % du total des incidents, contre 25 % aux incidents survenus dans des espaces restreints. Sur les 323 bâtiments impliqués, les bateaux de pêche et les traversiers/navires à passagers en ont signalé chacun 20 %.

En 2000, 87 personnes ont été blessées dans des sinistres maritimes, soit une hausse de 10 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Sur ce nombre, 81 % ont été blessées dans des accidents survenus à bord des navires.

Le tableau 4-10 indique les événements maritimes par type en 2000, de même que la moyenne quinquennale 1995-1999.

TABLEAU 4-10 : ÉVÉNEMENTS MARITIMES, 1995 – 2000

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*Moyenne 1995 à 1999*	*2000*
Sinistres maritimes	695	605	533	490	533	571	449
Accidents à bord des navires	56	58	59	59	69	60	76
Morts	39	25	24	48	29	33	31
Navires perdus	82	60	60	49	45	59	28
Incidents	199	132	155	167	179	166	243
Blessures	82	71	83	80	80	79	87

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

APERÇU RÉGIONAL

Pour les besoins des rapports de sinistres maritimes, le Bureau de la sécurité des transports divise le Canada en six régions[1]. Les accidents dont sont victimes des navires canadiens en eaux étrangères sont également saisis dans l'établissement des rapports statistiques sur les accidents. Pour les fins de ce rapport, nous avons combiné les régions des Maritimes et de Terre-Neuve et nous les avons appelées la région de l'Atlantique.

En 2000, la région de l'Ouest a enregistré 166 sinistres maritimes. Cela représente une baisse de 17 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, qui est attribuable à la diminution du nombre d'accidents survenus à des bateaux de pêche. Cinq navires ont été perdus dans la région, soit environ le cinquième de la moyenne des cinq années précédentes. Le nombre d'accidents survenus à bord des navires est passé à 32, contre une moyenne de 15 au cours des cinq années précédentes. Le nombre d'incidents a lui aussi augmenté à 109, soit plus du double de la moyenne des cinq années précédentes qui s'établissait à 49. Ces 109 incidents représentent 45 % du total national.

Dans la région du Centre, il y a eu 45 sinistres maritimes en 2000, soit une baisse de 37 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Les navires appartenant à la catégorie des gros navires commerciaux en sont les principaux responsables. Six accidents sont survenus à bord des navires, et un navire a été perdu. Ces chiffres sont comparables aux statistiques des années préalables, même si le nombre d'incidents dans la région, à hauteur de 32, marque une hausse par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, qui s'établit à 21.

Dans la région Laurentienne, 61 sinistres maritimes ont été signalés, soit une baisse de 19 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Les sept accidents survenus à bord de navires, les trois navires perdus et les 48 incidents soutiennent la comparaison avec les moyennes quinquennales respectives.

Cent cinquante-huit sinistres maritimes ont été signalés dans les régions des Maritimes et de Terre-Neuve, soit une baisse par rapport à la moyenne de 200 enregistrée les cinq années précédentes. Les 30 accidents survenus à bord des navires marquent une hausse de 25 % par

1 Une description de la délimitation de ces régions se trouve dans la publication annuelle du Bureau de la sécurité des transports "Sommaire statistique du Bureau de la sécurité des transports - accidents maritimes"

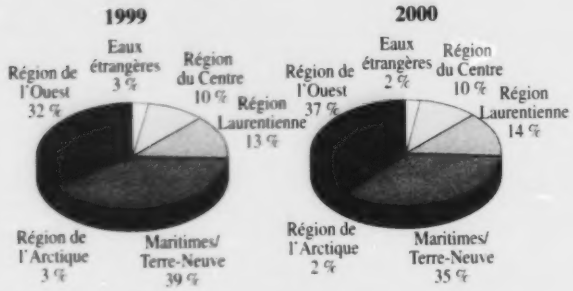
rapport à la moyenne quinquennale. Les 17 navires perdus marquent une baisse de 39 % par rapport à la moyenne quinquennale, alors que les 49 incidents maritimes témoignent d'une augmentation de 14 % par rapport à la moyenne quinquennale.

Dans la région de l'Arctique, les huit sinistres maritimes et les deux incidents maritimes sont proportionnels aux moyennes quinquennales. Deux navires ont été perdus en 2000, ce qui marque les premières pertes survenues depuis 1994. Aucun accident à bord d'un navire n'a été signalé.

Les navires canadiens ont signalé 11 sinistres maritimes en eaux étrangères, soit une légère baisse par rapport à la moyenne quinquennale de 15 sinistres. Le seul accident survenu à bord d'un navire et les trois incidents maritimes signalés soutiennent la comparaison avec les moyennes quinquennales. Il n'y a pas eu un seul cas de navire perdu.

Les figure 4-9 comparent les sinistres maritimes signalés en 1999 et en 2000, selon les régions du Bureau de la sécurité des transports.

FIGURE 4-9 : SINISTRES MARITIMES PAR RÉGION DU BST, 1999 VS 2000



Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

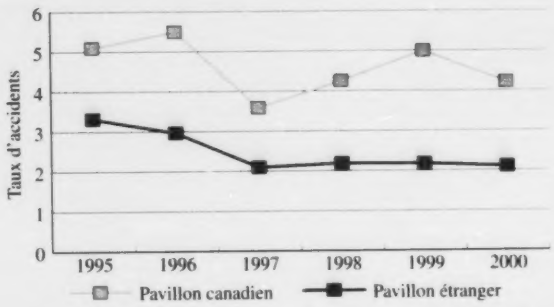
NAVIGATION COMMERCIALE

Du côté de la navigation commerciale, le nombre estimatif de voyages effectués par des navires commerciaux canadiens en 2000 (d'après les données sur le trafic prévu) a augmenté de près de 1 % par rapport à 1999, tandis que le nombre de ces navires impliqués dans des sinistres maritimes a baissé de 15 %. Le nombre de voyages des navires commerciaux battant pavillon étranger a également augmenté de 1 %, tandis que le nombre de ces navires impliqués dans les accidents est resté au même niveau.

Si l'on compare les taux d'accidents durant cette période pour les navires battant pavillon canadien et étranger, il importe de signaler que les nombreux remorqueurs et chalands qui naviguent quotidiennement sont comptabilisés comme navires commerciaux canadiens, alors que les bâtiments battant pavillon étranger sont pour la plupart de gros navires, comme des navires-citernes, des vraquiers et des porte-conteneurs. Cette incohérence explique le plus faible taux d'accidents et un dossier de sécurité apparemment meilleur pour les navires battant pavillon étranger.

La figure 4-10 compare les taux d'accidents des navires battant pavillon canadien et pavillon étranger entre 1995 et 2000.

FIGURE 4-10 : TAUX D'ACCIDENTS DES NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN ET BATTANT PAVILLON ÉTRANGER, 1995 – 2000



1 Le taux d'accidents est calculé d'après le nombre de navires commerciaux impliqués dans des sinistres maritimes par tranche de 1 000 voyages intérieurs et internationaux effectués à des fins commerciales.

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT

Le Canada est signataire de deux protocoles d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port : le Protocole de Paris auquel ont adhéré, outre le Canada, 18 pays européens, et le Protocole de Tokyo auquel sont parties 18 pays de la région Asie–Pacifique, ainsi que le Canada. En vertu du Protocole de Paris, les membres sont tenus d'inspecter 25 % des navires qui entrent dans leurs ports. En vertu du Protocole de Tokyo, les membres s'efforcent d'atteindre un taux régional d'inspection de 75 % des navires qui entrent dans les ports de la région.

Aux termes de ces deux protocoles en 2000, les données préliminaires indiquent que 1 070 navires battant 55 pavillons différents ont été inspectés au Canada. On a décelé des avaries dans 55 % des navires inspectés. Sur ce nombre, 18 % étaient suffisamment graves pour justifier la détention des navires. La plupart des ordres de détention émis par le Canada visaient trois catégories d'infractions : les équipements de sauvetage, les équipements de lutte contre les incendies et les vices de construction. La majorité des navires inspectés étaient des vraquiers, à hauteur de 44 %, dont 13 % ont été détenus. L'âge moyen des navires ainsi détenus était de 17,4 ans.

NAVIGATION DE PLAISANCE

Selon le Rapport national sur les noyades de la Croix-Rouge canadienne, la navigation de plaisance a entraîné 120 noyades au Canada en 1998, année la plus

récente pour laquelle on dispose de données. Ce chiffre marque une baisse de 13 % par rapport à l'année précédente et une diminution de 15 % par rapport à la moyenne sur cinq ans. La majorité des noyades (48 %) ont résultées de chavirages. À l'instar des années précédentes, le plus fort pourcentage des noyades signalées en 1998 sont survenues dans le cadre d'activités de pêche (43 %). Les 29 noyades attribuables au motonautisme marquent une baisse marquée par rapport aux 43 enregistrées en 1997.

L'Ontario a été le théâtre du plus grand nombre de noyades imputables à la navigation de plaisance, à hauteur de 28 %, suivi de la Colombie-Britannique, à 21 %, et des Prairies, à 20 %. Pour la deuxième année d'affilée, il n'y a pas eu de noyades dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Yukon en 1998.

Quinze personnes ont été tuées dans des accidents de navigation en 1998, soit presque l'équivalent des 16 morts enregistrées en 1997. Sur ce nombre, 60 % ont résultées d'une collision ou d'un traumatisme, les 40 % restants étant le fait d'une hypothermie due à une trop longue immersion dans l'eau. En 1998, la majorité des morts causées par ces types d'incidents a intéressé la Colombie-Britannique, qui en a signalé six, contre cinq en Ontario.

TABLEAU 4-11 : ACCIDENTS IMPLIQUANT DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA, 1995 – 2000

Type d'aéronefs	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*Moyenne 1995 - 1999*	*2000*
Accidents							
Aéronefs impliqués	315	274	295	316	287	297	259
Avions de ligne	7	4	8	14	6	8	9
Avions de navette	19	12	14	10	13	14	5
Taxis aériens/ travail aérien	134	106	120	128	89	115	65
Autres vols commerciaux	0	0	0	0	8	2	0
Avions privés/ d'affaires/d'État	155	152	153	164	171	159	180
Hélicoptères impliqués	68	56	56	57	45	56	53
Autres aéronefs[1]	12	12	10	17	15	13	12
Total[2]	**390**	**342**	**356**	**386**	**341**	**363**	**321**
Accidents mortels							
Aéronefs impliqués	44	34	29	24	28	32	25
Avions de ligne	1	1	0	0	1	1	1
Avions de navette	2	1	0	1	2	1	1
Taxis aériens/ travail aérien	21	12	11	9	6	12	5
Autres vols commerciaux	0	0	0	0	0	0	0
Avions privés/ d'affaires/d'État	20	20	18	14	19	18	18
Hélicoptères impliqués	11	7	8	6	4	7	10
Autres aéronefs[1]	0	3	0	2	4	2	1
Total[2]	**52**	**44**	**36**	**31**	**34**	**39**	**36**

1 Ce qui comprend les planeurs, les aérostats et les gyrocoptères.
2 Le nombre d'aéronefs impliqués peut ne pas correspondre au nombre d'accidents, car certains accidents mettent en cause plus d'un aéronef.

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

AVIATION

Cette section résume les accidents d'aviation signalés mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada de même que les incidents signalés mettant en cause à la fois des aéronefs immatriculés au Canada et à l'étranger et survenus au Canada. Elle ne porte pas sur les événements mettant en cause des aéronefs ultra-légers et des aéronefs ultra-légers de type évolué.

En 2000, on a dénombré 321 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, contre 341 en 1999, soit une baisse de 6 %, et 363 au cours des cinq années précédentes, soit une baisse de 12 %. Le total de 2000 constitue le plus faible nombre annuel d'accidents d'aviation mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada depuis 25 ans.

Le table 4-11 illustre le nombre d'accidents et d'accidents mortels impliquant des aéronefs immatriculés au Canada par type d'aéronef entre 1995 et 2000.

Le nombre d'accidents a diminué sensiblement pour la plupart des types d'aéronefs au cours de ces six années, principalement dans la catégorie des avions de taxi aérien/travail aérien. En 1996, Transports Canada a créé le Groupe de travail chargé de l'examen de la sécurité de l'exploitation d'un taxi aérien (SATOPS) qui, comme son nom l'indique, doit procéder à l'analyse de la sécurité de l'exploitation des taxis aériens. Les recommandations formulées par ce groupe de travail dans son rapport de 1998 continuent d'être mises en œuvre, dans le but de rehausser la sécurité de ce type d'exploitation.

Les avions privés/d'affaires/d'État ont concentré 56 % du nombre total d'accidents en 2000, contre 20 % aux taxis aériens et aux avions de travail aérien. Depuis dix ans, le nombre d'accidents mettant en cause des avions privés/d'affaires/d'État a régressé. Cela étant, les accidents mettant en cause ces types d'appareils ont toujours constitué près de la moitié de l'ensemble des accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada. Ces appareils ont également concentré 50 % du total des accidents mortels en 2000.

Les avions de ligne sont des aéronefs exploités par un transporteur aérien dans le cadre d'un service de transport aérien ou de travail aérien présupposant des opérations de tourisme, dont la masse maximale au décollage est supérieure à 8 618 kg (19 000 lb). Ce sont également des appareils à l'égard desquels un certificat de type canadien a été délivré qui autorise le transport d'au moins 20 passagers. En 2000, les avions de ligne immatriculés au Canada ont été impliqués dans neuf accidents, contre six l'année précédente et huit entre 1995 et 1999. Dans un seul cas, l'accident a fait des victimes. En mars 2000, un Douglas DC-3 qui s'apprêtait à atterrir sur une piste de glace à Ennadai Lake, au Nunavut, a touché le sol avant d'amorcer une remontée abrupte. Les témoins ont vu le train d'atterrissage s'effacer, puis l'avion est retombé au sol en faisant des tonneaux. Les deux membres d'équipage ont été mortellement blessés.

Les avions de transport régional ou les gros avions de navette sont des appareils exploités par un transporteur

canadien dans le cadre d'un service de transport aérien ou de travail aérien présupposant des opérations de tourisme. Il peut s'agir d'avions multimoteurs dont la masse maximale au décollage est égale ou inférieure à 8 618 kg (19 000 lb) et pouvant accueillir entre 10 et 19 passagers, en plus des pilotes; ou de turbopropulseurs d'une masse maximale sans carburant égale ou inférieure à 22 680 kg (50 000 lb) à l'égard desquels un certificat de type canadien a été délivré autorisant le transport d'au plus 19 passagers.

En 2000, on a dénombré cinq accidents impliquant des avions de transport régional ou de gros avions de navette, soit une baisse importante par rapport aux 13 accidents enregistrés l'année d'avant et à la moyenne de 14 accidents enregistrée au cours des cinq années précédentes. Il y a eu un accident mortel mettant en cause un avion de navette immatriculé au Canada, qui a fait deux morts. Un Grumman G-159 effectuait un vol régulier de messageries entre Moncton (Nouveau-Brunswick) et Montréal (Québec) lorsque l'équipage a demandé et reçu une altitude réservée en raison de turbulence et de givrage. L'avion est ensuite sorti de l'espace aérien canadien sans incident. Peu de temps après être entré dans l'espace aérien de Boston, on a pu observer l'appareil sur un écran radar qui perdait environ 12 000 pieds d'altitude par minute avant de disparaître des écrans. L'épave a été localisée dans une région boisée près de la ville de Linneus, dans le Maine. Les deux membres de l'équipage ont été mortellement blessés.

La plupart des accidents de transport aérien commercial impliquent des taxis aériens et des avions de travail aérien. En 2000, il y a eu 65 accidents impliquant des avions de ces deux types, soit nettement moins qu'en 1999, où le total avait été de 89, et en baisse de 43 % par rapport à la moyenne quinquennale de 115. Trois accidents mortels ont été signalés en 2000 dans le cadre de vols de taxi aérien, qui ont fait sept morts. Deux accidents mortels sont survenus dans le cadre d'un travail aérien, qui ont fait quatre morts.

Le taux d'accidents en 2000 a été de 7,5 par tranche de 100 000 heures de vol, soit nettement en deçà du taux d'accidents enregistré en 1999 et de la moyenne quinquennale.

La ventilation par région des accidents révèle d'importantes fluctuations lorsqu'on compare l'an 2000 à 1999. Les régions de l'Atlantique et du Pacifique ont été le théâtre de l'augmentation la plus spectaculaire du nombre d'accidents en 2000, alors que le nombre total d'accidents dans les régions de l'Ontario et des Prairies et du Nord a sensiblement baissé. Dans la région de l'Atlantique, les accidents sont passés de 16 en 1999 à 29 en 2000 (soit une hausse de 81 %) et ont été nettement supérieurs à la moyenne quinquennale de 19 dans cette région. La région du Pacifique a signalé 68 accidents en 2000 contre 40 en 1999, soit une hausse de 70 %, qui représente 21 % du nombre total d'accidents. Dans la région du Québec, le nombre d'accidents a également augmenté et est passé de 46 en 1999 à 55 en 2000. Ces hausses ont néanmoins été neutralisées par les baisses enregistrées dans les régions de l'Ontario et des Prairies et du Nord, qui ont toutes deux connu une diminution de 30% du nombre d'accidents en 2000 par rapport à 1999.

Le tableau 4-12 résume les accidents d'aviation par région depuis six ans, tandis que le tableau 4-13 indique le nombre correspondant de personnes tuées dans des accidents d'aviation par région.

TABLEAU 4-12 : ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA PAR RÉGION, 1995 – 2000

Région de Transports Canada	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*1995 à 1999 moyenne*	*2000*
Accidents							
Atlantique	22	18	20	20	16	19	29
Québec	78	39	60	41	46	53	55
Ontario	74	72	84	105	106	88	74
Prairies et Nord	130	122	108	133	124	123	87
Pacifique	72	83	72	70	40	67	68
Extérieur du Canada	14	8	12	17	9	12	8
Total	**390**	**342**	**356**	**386**	**341**	**363**	**321**

Note : Le nombre daéronefs en cause peut ne pas correspondre au nombre d'accidents, car certains accidents mettent en cause plus d'un aéronef.

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

TABLEAU 4-13 : PERSONNES TUÉES DANS DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA PAR RÉGION, 1995 – 2000

Région de Transports Canada	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*1995 à 1999 moyenne*	*2000*
Personnes tuées							
Atlantique	6	6	2	5	1	4	7
Québec	9	12	18	27	9	15	8
Ontario	31	12	8	9	14	15	4
Prairies et Nord	26	13	17	20	17	19	15
Pacifique	32	20	22	12	24	22	18
Extérieur du Canada	3	8	10	12	0	7	11
Total	**107**	**71**	**77**	**85**	**65**	**81**	**63**

Note : Le nombre daéronefs en cause peut ne pas correspondre au nombre d'accidents, car certains accidents mettent en cause plus d'un aéronef.

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

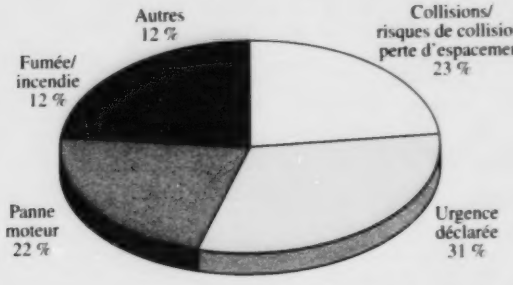
En 2000, les victimes d'accidents d'aviation ont légèrement baissé, de 65 en 1999 à 63, et ont été nettement moins nombreuses qu'au cours de la période 1995-1999, où la moyenne s'était établie à 81. Pour la deuxième année d'affilée, c'est la région du Pacifique qui a enregistré le plus grand nombre de victimes (18), suivie de la région des Prairies et du Nord (17) et du Québec (8). Parallèlement à la hausse marquée du nombre d'accidents dans la région de l'Atlantique, le nombre de victimes a lui aussi nettement augmenté, pour passer de 1 en 1999 à 7 en 2000. Le nombre de victimes a chuté de 71 % dans la région de l'Ontario, passant de 14 en 1999 à 4 en 2000.

Il y a eu 726 incidents à signaler mettant en cause un aéronef immatriculé au Canada ou à l'étranger en 2000, soit une hausse de 3 % par rapport à 1999 et à la

moyenne 1995-1999 (703). En 2000, les types d'incidents les plus fréquents ont été des urgences déclarées, à hauteur de 31 %, des collisions/risques de collision/perte d'espacement, à hauteur de 23 %, et des pannes de moteur, à hauteur de 22 %.

La figure 4-11 illustre les incidents à signaler pour tous les aéronefs en 2000.

FIGURE 4-11 : INCIDENTS À SIGNALER DE TOUS LES AÉRONEFS, 2000



Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

COMPARAISONS INTERNATIONALES

Le tableau 4-14 compare le taux d'accidents d'aviation mortels impliquant des avions de ligne et des avions de navette au Canada et aux États-Unis entre 1995 et 2000.

TABLEAU 4-14 : ACCIDENTS D'AVIATION MORTELS METTANT EN CAUSE DES AVIONS DE LIGNE ET DES APPAREILS DE NAVETTE, CANADA ET ÉTATS-UNIS, 1995 – 2000

	1995	1996	1997	1998	1999	Moyenne 1995 - 1999	2000
Canada							
Accidents	26	17	22	24	19	22	14
Accidents mortels	3	2	0	1	3	2	2
Accidents mortels/accidents (%)	11.5	11.8	0	4.2	15.8	8.7	14.3
États-Unis							
Accidents	48	49	66	56	64	55	66
Accidents mortels	5	6	9	1	6	5	4
Accidents mortels/accidents (%)	10.4	12.2	13.6	1.8	9.4	9.5	6.1

Note : Les chiffres concernent les avions de ligne et les avions de navette seulement, c'est-à-dire comptant au moins 10 sièges.

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports du Canada et National Transportation Safety Board des États-Unis

Étant donné que chaque pays classe et enregistre différemment ses données sur les accidents d'aviation (en raison de différences fondamentales dans le réseau aérien intérieur et les infrastructures de chaque pays), il est difficile de comparer les données sur les accidents survenus au Canada et aux États-Unis. Le réseau canadien est essentiellement de nature linéaire, puisqu'il couvre le territoire du pays d'un bout à l'autre. Aux États-Unis en revanche, le réseau est en étoile et il s'étend dans toutes les directions. Les deux pays sont néanmoins membres de groupes d'experts et de groupes de travail internationaux qui ont pour mandat d'établir une taxonomie commune et d'uniformiser les données touchant la sécurité aérienne. Le fruit de cette collaboration devrait grandement faciliter les comparaisons et l'interprétation des dossiers de sécurité à l'échelle internationale.

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Chaque année, plus de 27 millions d'envois de marchandises dangereuses sont effectués au Canada. La plupart portent sur des marchandises qui exercent une influence directe sur le mode de vie auquel les Canadiens se sont habitués et qui l'améliorent. Le programme relatif au transport des marchandises dangereuses (TMD) a pour objet de rehausser la sécurité publique durant le transport de marchandises qui peuvent la menacer en cas de déversement accidentel.

Les accidents qui surviennent dans le transport des marchandises dangereuses sont « à signaler » s'ils sont suffisamment graves pour exiger la présentation d'un rapport, selon les critères qui figurent dans le Règlement sur le TMD. Il importe de signaler que très peu d'accidents de transport des marchandises dangereuses sont causés par les marchandises dangereuses comme telles. En 2000, un seul accident de transport des marchandises dangereuses a été causé directement par les marchandises dangereuses. Cet accident a fait un blessé.

Le tableau 4-15 compare les accidents à signaler qui impliquent le transport de marchandises dangereuses par mode et par phase de transport entre 1995 et 2000. Parmi les accidents « en cours de transport », il y a ceux qui sont survenus en cours de transport proprement dit, alors que les accidents « en cours de manutention » sont ceux qui sont survenus dans les installations où les

TABLEAU 4-15 : ACCIDENTS À SIGNALER METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR MODE ET PHASE DE TRANSPORT, 1995 – 2000

	Au cours du transport					
Année	Transport routier	Transport ferroviaire	Transport aérien	Transport maritime[1]	Au cours de la manutention	Total
1995	109	19	3	0	205	336
1996	239	35	9	1	237	521
1997	166	16	6	1	194	383
1998[2]	179	13	4	0	239	435
1999[2]	201	19	3	0	295	518
Moyenne 1995 - 1999	159	23	3	1	210	395
2000[3]	234	25	3	3	246	511

1 Le programme TMD ne vise pas les marchandises dangereuses transportées en vrac à bord de navires ou par pipeline.
2 Chiffres révisés.
3 Une fraction des données sur les accidents survenus en 2000 repose sur des estimations.

Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses

marchandises ont été préparées avant d'être transportées ou entreposées en cours de transport.

En 2000, on a dénombré 511 accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses. Comme toujours, la plupart de ces accidents sont survenus dans les entrepôts en cours de manutention des marchandises avant leur chargement ou après leur déchargement. Entre 1991 et 2000, un plus grand nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses sont survenus à l'étape de la manutention qu'en cours de transport.

Le tableau 4-16 résume les morts et les blessés résultant d'accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses. Il fait également état des blessures selon le niveau de gravité. En 2000, les marchandises dangereuses ont fait 2 morts et 42 blessés.

TABLEAU 4-16 : MORTS ET BLESSÉS CAUSÉS PAR DES ACCIDENTS À SIGNALER METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES, 1995 – 2000

Année	*Morts attribuables à des marchandises dangereuses*	*Blessures attribuables à des marchandises dangereuses*			
		Graves	*Modérées*	*Mineures*	*Totaux*
1995	0	3	58[1]	2	63
1996	1	2	10	16	28
1997[2]	3	15	39	6	60
1998	2	1	36	12	49
1999[2]	2	11	16	12	39
Moyenne 1995 - 1999	2	6	32	10	48
2000	2	4	23	15	42

1 Trente et un employés ont été exposés à un rejet de disulfure de carbone à Ottawa (Ontario).
2 Chiffres révisés.
3 Une fraction des données sur les accidents survenus en 2000 repose sur des estimations.

Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses

Le tableau 4-17 précise le nombre total de personnes tuées et blessées dans des accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses. Dans la plupart des cas, les morts et les blessés sont attribuables à l'accident proprement dit (p. ex. une collision), et non aux marchandises.

Aux tableaux 4-16 et 4-17, blessures « mineures » désignent les blessures qui nécessitent des premiers soins, blessures « modérées » sont celles qui nécessitent des soins d'urgence à l'hôpital et blessures « graves » sont celles qui nécessitent une hospitalisation de plus de 24 heures.

TABLEAU 4-17 : NOMBRE TOTAL DE MORTS ET DE BLESSÉS DANS DES ACCIDENTS À SIGNALER METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES, 1995 – 2000

Année	*Morts attribuables à des marchandises dangereuses*	*Blessures attribuables à des marchandises dangereuses*			
		Graves	*Modérées*	*Mineures*	*Totaux*
1995	7	27	66[1]	13	106
1996	9	16	37	23	76
1997	15	50	73	11	134[2]
1998[3]	13	38	56	15	109
1999	28[4]	84[5]	143[4]	19	246
Moyenne 1995 - 1999	14	43	75	16	134
2000[6]	20	44	46	25	115

1 Trente et un employés ont été exposés à un rejet de disulfure de carbone à Ottawa (Ontario).
2 Vingt-sept passagers ont été blessés dans une collision entre un autocar et un camion à Fox Creek (Alberta).
3 Sept personnes ont été tuées et 45 autres blessées dans un carambolage impliquant un grand nombre de véhicules à Windsor (Ontario).
4 Quatre-vingt-dix-huit voyageurs ont été blessés dans une collision ferroviaire avec trois wagons-trémies à Thamesford (Ontario).
5 Chiffres révisés.
6 Une fraction des données sur les accidents survenus en 2000 repose sur des estimations.

Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses

LES TRANSPORTS, L'ÉNERGIE ET L'ENVIRONNEMENT

5

Un réseau de transport durable est un réseau qui répond aux besoins du présent en matière d'accès et de croissance économique sans compromettre la capacité des générations à venir de répondre à leurs besoins.

Ce chapitre analyse la demande d'énergie, les prix du carburant et les principales incidences des activités de transport sur l'environnement. Il se penche également sur la dynamique des transports et sur les pressions environnementales que cette dynamique exerce sur le secteur.

En 2000, Transports Canada a pris part à un certain nombre de grandes initiatives de développement durable. Ce chapitre les décrit ainsi que d'autres activités de développement durable ayant un rapport avec les transports.

ÉNERGIE

CONSOMMATION D'ÉNERGIE

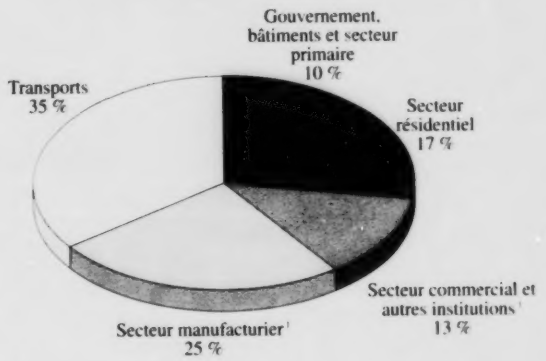
La consommation d'énergie totale au Canada en 1999 a été de 7 108 pétajoules (PJ), soit une hausse de 2 % par rapport à 1998. Le secteur des transports reste le plus gros consommateur d'énergie au Canada, avec 2 484 PJ, ou 35 % de la consommation d'énergie totale nationale en 1999. Cela représente une hausse de 2,5 % par rapport à 1998. Le deuxième plus gros consommateur est le secteur manufacturier, avec 25 %, suivi des secteurs résidentiel et commercial, avec 17 % et 13 % respectivement. Les chiffres sur les secteurs manufacturier et commercial ne tiennent pas compte de la consommation d'énergie relative aux activités de transport telle qu'estimée par Transports Canada.

Pour ce qui est des autres secteurs, le secteur minier a concentré 4,3 % de la consommation totale d'énergie, le secteur agricole, 3,2 %, les administrations publiques, 1,8 %, la construction, 0,7 %, et la foresterie, 0,2 %. La figure 5-1 illustre la distribution de la consommation d'énergie dans l'économie canadienne en 1999.

Entre 1990 et 1999, la consommation totale d'énergie au Canada a augmenté de 12 %. Au cours de cette période, la demande d'énergie a affiché le rythme de croissance le plus rapide dans le secteur des transports, où elle a augmenté de 26 %, contre 15 % dans le secteur de la construction, le secteur minier, le secteur agricole et le secteur commercial. Durant la même période, la demande d'énergie n'a augmenté que de 4 % dans le secteur manufacturier et le secteur résidentiel, et a en fait baissé dans le secteur forestier et dans le secteur des administrations publiques, respectivement de 6 % et de 13 %. La figure 5-2 illustre la consommation d'énergie par secteur depuis dix ans.

Si le secteur des transports concentre 35 % de la consommation totale d'énergie, il représente également 77 % de toutes les ventes de produits pétroliers raffinés lorsque celles-ci sont exprimées en teneur énergétique (pétajoules) plutôt qu'en volume (litres). Si l'on suit la même logique, l'agriculture, le secteur manufacturier et le secteur résidentiel concentrent une autre tranche de 14 %, alors que le secteur minier, la foresterie, la construction et le secteur commercial ont consommé les 9 % restants.

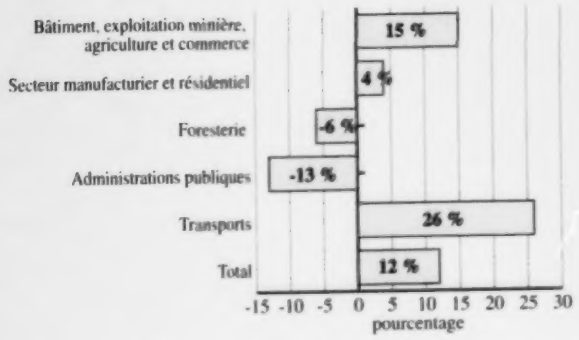
FIGURE 5-1 : CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS L'ÉCONOMIE CANADIENNE, 1999



1 Activités de transport non comprises.

Source : Transports Canada, d'après le bulletin trimestriel – Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, de Statistique Canada, cat. 57-003.

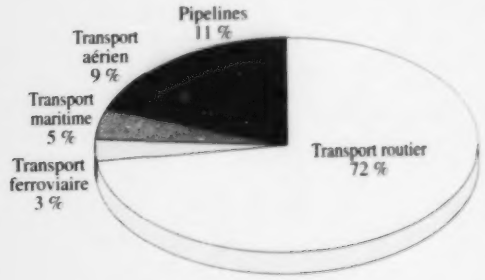
FIGURE 5-2 : CROISSANCE DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR SECTEUR, 1990 – 1999



Source : Transports Canada, d'après le bulletin trimestriel – Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, de Statistique Canada, cat. 57-003

Dans le secteur des transports, le réseau routier représente 72 % de la consommation totale d'énergie, suivi par les pipelines, à 11 %, l'aviation, à 9 %, le transport maritime, à 5 %, et le transport ferroviaire, à 3 %. Ces parts diffèrent légèrement lorsqu'on ne tient compte que des produits pétroliers, étant donné que la majeure partie de l'énergie consommée par les pipelines est attribuable au gaz naturel. Dans ce cas, le transport routier concentre 81 % de la consommation d'hydrocarbures du secteur des transports, alors que les pipelines n'en représentent que 0,04 %. La part des autres modes demeure pratiquement inchangée. La figure 5-3 illustre la consommation d'énergie par les différents modes de transport en 1999.

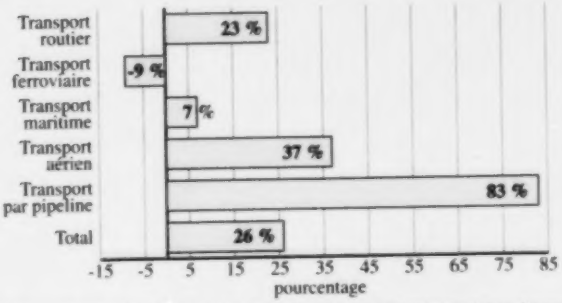
FIGURE 5-3 : CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR MODE, 1999



Source : Transports Canada, d'après le bulletin trimestriel – Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, de Statistique Canada, cat. 57-003

La progression de 26 % de la consommation d'énergie du secteur des transports entre 1990 et 1999 n'a pas été répartie équitablement par mode. Par exemple, la consommation d'énergie des pipelines a augmenté de 83 %, ce qui s'explique par la hausse phénoménale de la production de ce secteur (67 %). Le secteur aéronautique, à hauteur de 37 %, a affiché la deuxième hausse la plus importante, laquelle reflète l'augmentation du niveau d'activités. À l'autre extrémité du spectre, la consommation de carburant du secteur ferroviaire a régressé de 9 %, essentiellement grâce aux remplacements de locomotives, qui a autorisé d'importants gains de rendement énergétique. La figure 5-4 compare les différents niveaux d'augmentation de la consommation d'énergie par les modes de transport depuis dix ans.

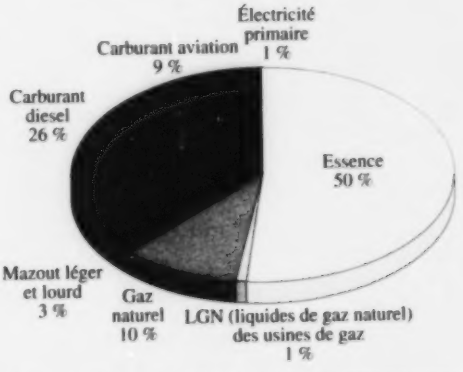
FIGURE 5-4 : CROISSANCE DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR MODE, 1990 – 1999



Source : Transports Canada, d'après le bulletin trimestriel – Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, de Statistique Canada, cat. 57-003

Comme en témoigne la figure 5-5, la moitié de la consommation d'énergie du secteur des transports est attribuable à l'essence automobile et au carburant aviation. Le carburant diesel (transports routier, ferroviaire et maritime) est la deuxième substance en importance au chapitre de la consommation, soit à 26 % du total, suivi du gaz naturel et du carburant aviation, respectivement à 10 % et 9 %.

FIGURE 5-5 : CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR SOURCE, 1999



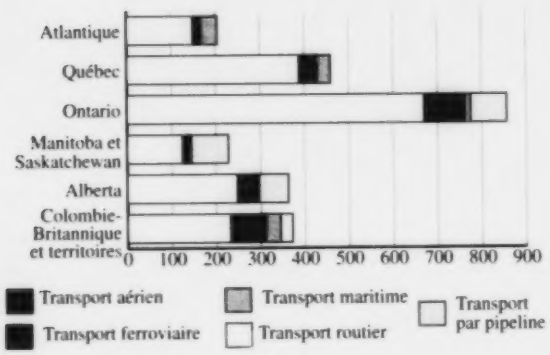
Source : Transports Canada, d'après le bulletin trimestriel – Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, de Statistique Canada, cat. 57-003

Comme l'illustre la figure 5-6, l'Ontario est de loin le plus gros consommateur, avec 857 pétajoules en 1999, ou 34 % de la consommation totale canadienne. Le Québec se classe au deuxième rang, avec 459 pétajoules (19 %), et est suivi de la Colombie-Britannique avec 372 pétajoules (15 %) et de l'Alberta avec 363 pétajoules (14,6 %).

Le Manitoba et la Saskatchewan ont concentré respectivement 4 % et 5 % de la consommation intérieure, pour un total confondu de 228 pétajoules. La région de l'Atlantique a représenté 8,3 % de la consommation intérieure totale, pour un total confondu de 205 pétajoules. Cette consommation est répartie entre la Nouvelle-Écosse (3,3 %), le Nouveau-Brunswick (2,8 %), Terre-Neuve (1,7 %) et l'Île-du-Prince-Édouard (0,4 %). Les Territoires du Nord-Ouest ont concentré 0,15 % de la demande d'énergie du secteur des transports, suivis du Yukon (0,13 %) et du Nunavut (0,05 %).

La figure 5-6 illustre les achats d'énergie dans le secteur des transports par région du Canada en 1999.

FIGURE 5-6 : ACHATS D'ÉNERGIE PAR LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR RÉGION EN PÉTAJOULES, 1999



Source : Transports Canada, d'après le bulletin trimestriel – Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, de Statistique Canada, cat. 57-003

Finalement, les données préliminaires pour 2000 indiquent que les prix élevés de l'énergie ont possiblement eu un effet modérateur sur la demande des consommateurs. Les ventes d'essence à la pompe ont crû de seulement 0,05 % entre 1999 et 2000, comparativement à une augmentation moyenne de 1,64 % par année entre 1990 et 1999. D'autre part, l'utilisation énergétique commerciale, qui varie peu à court terme suite à un changement de prix, a montré une augmentation plus robuste. Les ventes de carburant aviation pour réacteur ont augmenté de 2,25 % en 2000 tandis que les ventes totales de diesel (incluant le diesel utilisé par les secteurs autres que les transports) ont augmenté de 5,6 %.

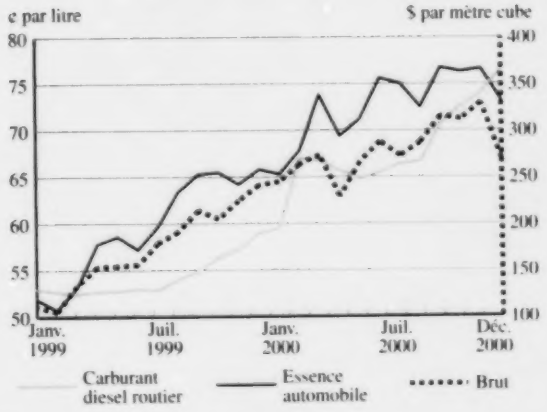
PRIX DU CARBURANT

En 1999 et 2000, les prix de l'énergie ont affiché une hausse vertigineuse, qui a touché tous les secteurs de l'économie. L'effet a été particulièrement ressenti par les secteurs à forte consommation d'énergie, comme celui des transports. Ces hausses ne se sont pas limitées au Canada, et sont résultées directement des hausses répétées des prix mondiaux du brut.

Mensuellement, le prix du brut au Canada a plus que triplé entre février 1999 et novembre 2000, pour passer de 105,28 $ à 329,37 $ le mètre cube. (Le prix du brut au Canada est représenté par le prix de référence intérieur standard, c'est-à-dire le prix paritaire canadien à Edmonton.) En dehors d'une baisse de courte durée en avril 2000, cette hausse a été pratiquement constante. Durant la même période, le prix au détail de l'essence automobile n'a augmenté que de 51 %, passant de 50,7 ¢ à 76,6 ¢ le litre, alors que le prix au détail du carburant diesel n'a augmenté que de 40 %, pour passer de 52,7 ¢ à 74,0 ¢ le litre. La hausse des prix de l'essence et du carburant diesel a été moins élevée car plusieurs des composants de ces carburants ne sont pas touchés par les prix du brut. En décembre, les prix ont commencé à se stabiliser, avec le prix du brut diminuant à 268,52 $ le mètre cube, tandis que l'essence baissait à 73,2 ¢ le litre. Seul le diesel poursuivait sa montée, se situant en moyenne à 76,2 ¢ le litre en décembre 2000. La figure 5-7 illustre l'évolution des prix des carburants depuis le début de 1999.

FIGURE 5-7 : PRIX AU DÉTAIL DES CARBURANTS ROUTIERS PAR RAPPORT AU BRUT

Prix mensuels moyens, janvier 1999 à décembre 2000



Source : Statistique Canada, Cansim, séries E13042, E13125 et E13225

Le prix des carburants comprend les taxes d'accise fédérales ainsi que les taxes provinciales sur le carburant dont les valeurs, en cents par litre, sont préétablies et n'augmentent pas parallèlement au prix du brut. Les taxes fédérales sont actuellement fixées à 10 ¢ le litre

pour l'essence automobile, à 11 ¢ le litre pour le carburant aviation (avec plomb) et à 4 ¢ le litre pour les autres carburants de transport, notamment le carburant diesel. Les taxes provinciales sur le carburant sont en moyenne de 13,3 ¢ le litre pour le carburant diesel et l'essence. Tant que ces taux nominaux demeurent constants, le prix des carburants pour les consommateurs canadiens ne peut augmenter aussi rapidement que le prix du brut. À l'inverse, une baisse du prix du brut ne se traduit généralement pas par une baisse proportionnelle du prix des carburants de transport.

D'autres facteurs se rapportant à l'offre et à la demande de carburant entrent également en jeu dans l'augmentation relative des prix de divers carburants. Par exemple, la hausse draconienne des prix du carburant diesel survenue au début de 2000 lorsque le litre de carburant diesel, qui coûtait 59,5 ¢ en janvier, est grimpé à 67,0 ¢ le litre en février ne s'explique pas seulement par l'augmentation du prix du brut, mais également par un hiver plus froid que prévu sur la côte Est de l'Amérique du Nord.

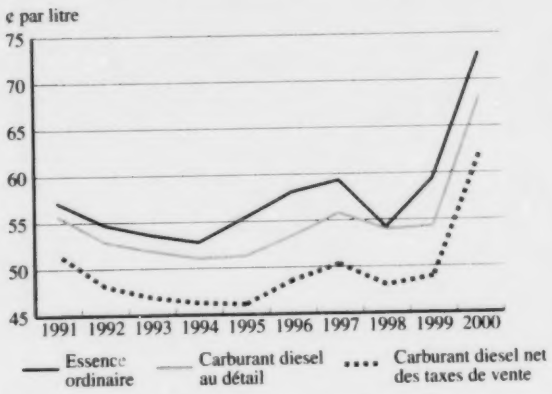
Étant donné que le carburant diesel et le mazout léger nº 2, utilisé dans le chauffage des maisons, ont exactement la même teneur énergétique (38,68 mégajoules le litre), les deux types de carburant sont produits à partir des mêmes réserves. C'est ainsi qu'une hausse de la demande d'un carburant fait normalement grimper le prix des deux. Un hiver plus froid que prévu entraîne une réorientation de la production au profit du mazout pour faire face à l'augmentation de la demande de ce combustible. Cela réduit donc les réserves de carburant diesel disponibles, ce qui entraîne une hausse de son prix de vente. C'est pourquoi il n'est pas rare de voir des hausses subites mais provisoires des prix du carburant diesel durant les mois d'hiver.

Le problème a été accentué durant l'hiver 1999-2000 par des réserves anormalement basses dans les raffineries. Les producteurs ne s'attendaient pas à ce que les prix élevés du brut en 1999 persistent en 2000; de plus, ils ont établi leurs prévisions en se basant sur un scénario d'hiver doux. Ils ont donc maintenu au minimum leurs réserves de carburant produit à prix fort pour éviter de trop gros inventaires de carburant coûteux au printemps, lorsque les prix du mazout baissent, comme ils le font normalement. Par conséquent, lorsque les pénuries de mazout ont commencé à poindre à l'horizon, les producteurs ont dû se remettre à produire alors que les prix du pétrole étaient encore plus élevés, ce qui s'est soldé par des prix encore plus élevés du carburant diesel et du mazout.

La figure 5-8 illustre les prix annuels moyens des carburants routiers et le prix du carburant diesel net des taxes de vente fédérales et provinciales. Ce prix « net » du carburant diesel est indiqué car la majeure partie du carburant diesel vendu au Canada pour les transports routiers est achetée par des entreprises commerciales de camionnage, de transport par autobus et autocar et de transport en commun. Et tout carburant acheté à des fins commerciales, peu importe la taille relative des activités de l'acheteur, est exonéré des taxes de vente (la taxe d'accise fédérale et les taxes provinciales/territoriales sur le carburant continuent néanmoins de s'appliquer). Cela signifie que les taxes de vente ne sont pas payées du tout au lieu d'achat ou, si elles le sont, elles sont remboursées par la suite. Les plus gros exploitants peuvent négocier des rabais pour les achats en gros, ce qui diminue d'autant le prix moyen payé pour le carburant diesel.

La figure 5-8 démontre également que les hausses de prix survenues en 1999 ont tout bonnement annulé les baisses de prix enregistrées en 1998. Par exemple, l'essence ordinaire se vendait en moyenne 59,4 ¢ le litre en 1999, contre 59,3 ¢ le litre en 1997. Le prix moyen au détail du carburant diesel, qui était de 54,3 ¢ le litre en 1999, est demeuré inférieur aux 55,8 ¢ le litre enregistrés en 1997. Quant au prix des consommateurs commerciaux, les 48,9 ¢ le litre sont restés inférieurs de 1,4 ¢ le litre au prix moyen de 1997. Entre 1999 et 2000, le prix de l'essence au détail a augmenté de 22,6 %, alors que le coût du carburant diesel commercial a progressé de 26,7 %. Ce coût était de 6 ¢ le litre, soit 8,9 % de moins que le prix de détail affiché, ce qui traduit le fait que le carburant diesel est moins coûteux pour les acheteurs commerciaux que pour les consommateurs privés.

FIGURE 5-8 : PRIX ANNUEL DE L'ESSENCE ET DU CARBURANT DIESEL ROUTIER, 1991 – 2000



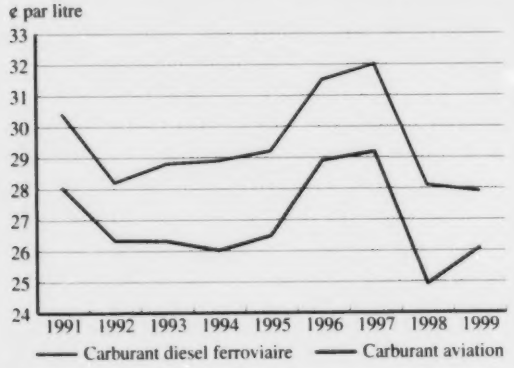
Source : Statistique Canada, Cansim, séries E13125 et E131225; Transports Canada

La figure 5-9 illustre le prix moyen du carburant diesel ferroviaire et du carburant aviation pour la période 1991 à 1999 (on ne dispose pas encore de données pour 2000). Il ne s'agit pas des prix officiellement affichés, mais plutôt du prix moyen du carburant payé par les compagnies aériennes et les compagnies de chemin de fer.

Dans le cas du carburant diesel acheté par les compagnies de chemin de fer et du carburant aviation, on a signalé une baisse des prix en 1998 de 12 % et 15 % respectivement. Les prix des autres carburants ont aussi chuté cette année-là, de 8,6 % pour l'essence automobile

et de 4,6 % pour le carburant diesel routier commercial. En 1999, on a enregistré une hausse du prix du carburant aviation de 5 % tandis que le prix du diesel ferroviaire baissait à nouveau d'un autre 1 %. Cette baisse additionnelle du prix du diesel ferroviaire en 1999 peut s'expliquer par les stratégies de couverture de risque utilisées par les chemins de fer, c.-à-d. d'établir à l'avance des prix contractuels en 1998 alors que les attentes générales étaient de voir les prix du brut chutés. Ces stratégies de couverture de risque ne permettent que de se protéger à court terme contre des augmentations soudaines de prix. Les prix en 2000 devrait refléter plus précisément les coûts plus élevés du pétrole.

FIGURE 5-9 : PRIX DU CARBURANT DIESEL FERROVIAIRE ET DU CARBURANT AVIATION, 1991 – 1999



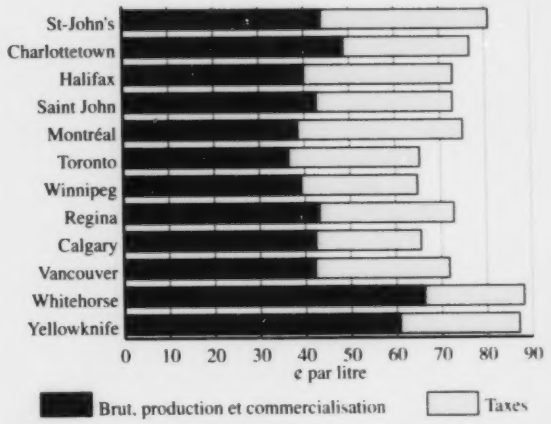
Source : Statistique Canada, Aviation civile canadienne, cat. 51-206 et Le transport ferroviaire au Canada, cat. 52-216

L'analyse des prix du carburant par mode n'a pu se faire pour le transport maritime, faute de données.

La figure 5-10 illustre le prix au détail de l'essence automobile dans les principales villes du Canada au cours de la dernière semaine de l'an 2000. Les prix les plus élevés ont été enregistrés à Whitehorse et Yellowknife, à respectivement 88,2 ¢ et 87,1 ¢ le litre. Les prix les plus bas ont été enregistrés à Winnipeg et Toronto, à respectivement 64,9 ¢ et 65,4 ¢ le litre. Le total des taxes a atteint son minimum à Whitehorse (22 ¢ le litre) et Calgary (23,3 ¢ le litre). Ce sont St. John's et Montréal qui ont enregistré les taxes les plus élevées, à respectivement 37,1 ¢ et 36,5 ¢ le litre. La taxe à Montréal englobe la « taxe urbaine » de 1,5 ¢ le litre, qui ne s'applique pas au reste du Québec. Les seules autres villes qui imposent une telle taxe sont Vancouver, à 4 ¢ le litre, et Victoria (non indiquée), à 2,5 ¢ le litre.

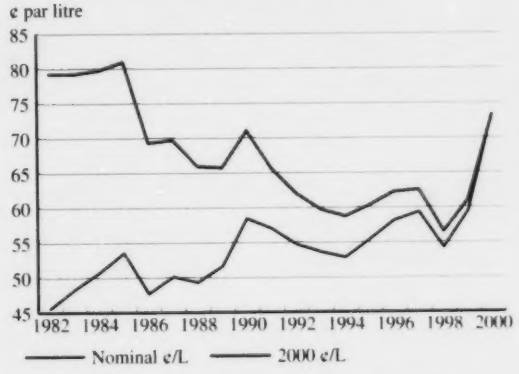
Il importe de considérer ces augmentations récentes dans une optique historique. La figure 5-11 illustre l'évolution des prix de l'essence en cents nominaux et constants par litre. Le prix nominal est passé de 45,6 ¢ le litre en 1982 à un record absolu de 73,2 ¢ le litre en 2000. En dollars constants cependant, le prix de 1982

FIGURE 5-10 : PRIX AU DÉTAIL DE L'ESSENCE AUTOMOBILE PAR VILLE, DANS LA SEMAINE DU 28 DÉCEMBRE 2000



Source : MJ Ervin & Associates

FIGURE 5-11 : PRIX ANNUEL DE L'ESSENCE AUTOMOBILE (ORDINAIRE SANS PLOMB), PRIX NOMINAL VERSUS RÉEL

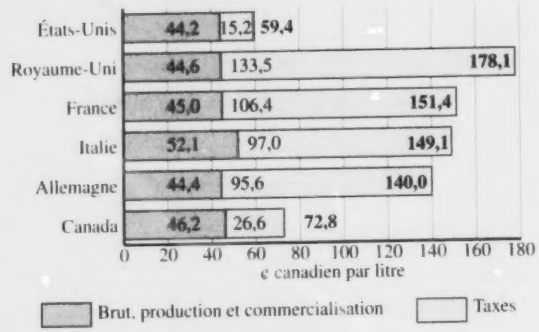


Source : Statistique Canada, CANSIM, series E13125 et P100000; Transports Canada

équivaut à un prix de 79,2 ¢ le litre en 2000. On peut en dire autant de tous les autres carburants de transport.

Comme l'illustre la figure 5-12, les prix des carburants au Canada (représentés par les prix de l'essence) sont nettement inférieurs aux prix pratiqués dans certains pays européens, mais légèrement supérieurs à ceux qui sont pratiqués aux États-Unis. Même si les prix sans taxe sont du même ordre de grandeur dans les six pays illustrés, les taxes diffèrent très nettement entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Les taxes sur les carburants et les taxes de vente sont supérieures d'environ 75 % au Canada par rapport aux États-Unis, mais sont sans commune mesure avec les taxes perçues dans les quatre pays européens analysés.

FIGURE 5-12 : PRIX INTERNATIONAL DE L'ESSENCE AUTOMOBILE, NOVEMBRE 2000



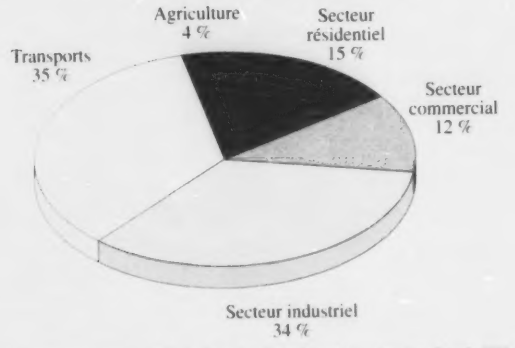
Source : Statistique Canada , CANSIM, séries E13125, E13250 et E13260

L'IMPACT DES TRANSPORTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Une augmentation de la consommation d'énergie du secteur des transports résultant d'une hausse du niveau d'activités aboutit à une hausse des émissions résultant de la combustion des produits pétroliers raffinés, qui entrent dans la composition de pratiquement tous les carburants de transport.

Le secteur des transports a trois grandes incidences sur l'environnement au chapitre des émissions. Premièrement, il est responsable des émissions de composés actifs (gaz à effet de serre) dans la troposphère (la plus basse couche de l'atmosphère), où ils piègent la chaleur qui se réfléchit à la surface de la planète. Ce processus a pour effet d'élever les températures du globe et d'entraîner des changements dans le climat de la Terre. Deuxièmement, il entraîne des émissions de composés qui appauvrissent la couche d'ozone stratosphérique et provoquent l'infiltration dommageable de rayons ultraviolets. Troisièmement, il provoque la production de polluants organiques qui ont des effets nuisibles sur les systèmes biologiques.

FIGURE 5-13 : GAZ À EFFET DE SERRE ÉMIS PAR LE SECTEUR DES TRANSPORTS, 1998



Source : Ressources naturelles Canada, Évolution de l'efficacité énergétique au Canada 1990 à 1998, octobre 2000

L'effet du secteur des transports sur le changement climatique est attribuable essentiellement à l'augmentation des gaz à effet de serre. Le gaz qui donne le plus matière à préoccupation est le dioxyde de carbone (CO_2), qui est responsable de près des deux tiers du réchauffement de la planète dû à l'activité anthropique.

Parmi les principales sources d'émissions de gaz à effet de serre au Canada, le secteur des transports se classe au premier rang. Comme le démontre la figure 5-13, en 1998, les émissions de gaz à effet de serre résultant de la consommation d'énergie par le secteur des transports ont été d'environ 157 mégatonnes d'équivalent CO_2, soit environ 34,8 % du total des émissions de gaz à effet de serre provenant de la consommation d'énergie secondaire[1].

En 1998, les transports routiers ont concentré plus de 77 % des émissions de gaz à effet de serre, contre 10,2 % pour le transport aérien et moins de 10 % pour les transports maritime et ferroviaire confondus.

Toutefois, l'impact du secteur des transports sur l'environnement ne se limite pas à la consommation d'énergie. Même si les transports présentent de nombreux avantages sur le plan économique et social, le transport des voyageurs et des marchandises peut avoir d'autres conséquences graves sur l'environnement. Au nombre des impacts du secteur des transports sur l'environnement, mentionnons la pollution atmosphérique, aquatique et acoustique et l'utilisation des sols et d'autres ressources naturelles. Tout un éventail d'activités de transport contribuent à ces autres pressions qui s'exercent sur l'environnement. Mentionnons notamment la construction d'infrastructures; les activités d'exploitation et d'entretien, surtout l'hiver; la production, l'exploitation, l'entretien et l'élimination des véhicules; et la distribution de carburant.

LA DYNAMIQUE DES TRANSPORTS – SOURCES DE TENSION

La demande de transport augmente parallèlement à l'augmentation de la population et à la croissance de l'économie. Entre 1995 et 2000, l'économie du Canada a connu un taux de croissance d'environ 3 % par an. Les hausses démographiques, qui s'accompagnent d'une augmentation du nombre de Canadiens qui voyagent, aboutissent à une augmentation constante du transport

1 En 1998, les émissions du secteur des transports ont représenté une plus faible part (23 %) du total des émissions de gaz à effet de serre de toutes les sources d'énergie (énergie brute), ce qui englobe les émissions attribuables à l'utilisation finale, la consommation d'énergie hors combustion, la production d'électricité et la production de pétrole et de gaz.

des voyageurs, particulièrement sur la route et dans les airs. De même, la croissance du commerce intérieur et international et les changements dans les flux des activités de transport des marchandises se soldent par une hausse significative des activités de transport de marchandises. Dans l'ensemble, on s'attend à ce que le transport des marchandises augmente de 60 % entre 1990 et 2020, la plus forte part de cette croissance devant intéresser le transport aérien et le transport routier[2].

En vertu d'un tel scénario, la demande totale d'énergie du secteur des transports au Canada pourrait augmenter de plus de 50 % entre 1990 et 2020[3], les principales hausses intéressant la demande d'essence, de carburant diesel et de carburant aviation. Or, ce sont les modes de transport appelés à connaître l'essor le plus important (la voiture particulière, le transport routier et le transport aérien) qui ont les plus graves conséquences sur l'environnement, essentiellement à cause des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et de l'utilisation des sols.

Pour surmonter ces défis ou ces sources de tension, il faut s'occuper de trois grands dossiers : le changement climatique, la qualité de l'air et la durabilité du secteur des transports. Un réseau de transport durable est un réseau capable de répondre aux besoins d'aujourd'hui en matière d'accès et de croissance économique sans compromettre la capacité de répondre aux besoins des générations futures. En vertu de la dynamique prévisible des transports et en supposant une consommation accrue d'énergie dans d'autres secteurs de l'économie, on peut s'attendre à ce que les émissions continuent d'augmenter, contribuant ainsi à l'évolution du climat à l'échelle planétaire et à la baisse de la qualité de l'air. Or, un tel scénario n'est pas durable; il contribuera en effet à modifier les températures moyennes et les régimes de pluviosité à travers le monde, ce qui aura des effets nuisibles et sans doute même irréversibles pour les générations futures.

Le secteur des transports n'est que l'un des éléments du dossier du changement climatique. Même si tous les réseaux de transport étaient durables, le réchauffement de la planète et la qualité de l'air continueraient de donner matière à préoccupation.

La durabilité va au-delà du changement climatique et de la qualité de l'air. Un réseau de transport durable permet d'équilibrer les besoins à court et à long terme au chapitre de l'environnement, de l'efficacité économique et de la sécurité.

Les sections qui suivent analysent brièvement ce que fait actuellement le Canada pour relever les défis du changement climatique et de la qualité de l'air ainsi que le dossier plus vaste des transports durables.

LE PROGRAMME DU CANADA SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

En décembre 1997, le Canada et d'autres pays développés ont négocié le Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique. En vertu du protocole, le Canada s'engage à réduire de 6 % ses émissions de gaz à effet de serre entre 2008 et 2012 par rapport au niveau de 1990. Or, si la dynamique actuelle persiste, on peut s'attendre à ce que les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports dépassent le niveau de 1990 de 32 % en 2010 et de 53 % en 2020.

En réponse au Protocole de Kyoto et dans le cadre d'un processus national visant à prendre des mesures pour remédier au changement climatique, le Canada a créé 16 tables de concertation, dont une sur les transports. Ces tables de concertation réunissent 450 experts du secteur privé, du milieu universitaire, des organisations non gouvernementales et des municipalités, ainsi que des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Le processus est ouvert, intégré et détaillé. Il a permis de faire avancer les différents dossiers et de proposer certaines solutions. La Table des transports a présenté son Exposé des options en novembre 1999, lequel évaluait plus de 100 mesures possibles visant à réduire les émissions du secteur des transports.

Le processus national de deux ans sur le changement climatique a abouti à la Stratégie nationale de mise en œuvre sur le changement climatique, publiée en octobre 2000. En vertu de cette stratégie, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux du Canada ont pris

MESURES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Le volet du Programme d'action 2000 du secteur des transports repose sur cinq éléments :

- Consommation de carburant : entamer des négociations pour atteindre d'ici 2010 les cibles sur la consommation de carburant des véhicules neufs.
- Nouveaux carburants : augmenter l'offre et la consommation d'éthanol produit à base de biomasse, comme les fibres ligneuses, le maïs et d'autres céréales.
- Véhicules à pile à combustible : construire des infrastructures de ravitaillement pour les véhicules à pile à combustible dont les émissions sont faibles ou nulles.
- Transport des marchandises : stimuler les économies et l'adoption de technologies dans les transports aérien, ferroviaire, maritime et routier.
- Transports urbains : faire la démonstration des technologies et des stratégies optimales dans le domaine des transports urbains pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Source : Programme d'action www.climatechange.gc.ca

2 *Perspectives énergétiques du Canada, 1996-2020.* Ressources naturelles Canada, 1997.

3 *Ibid.*

l'engagement d'élaborer une série de plans d'activités nationaux énonçant les mesures concrètes qu'ils entendent prendre dans tous les secteurs de l'économie pour s'attaquer au dossier du changement climatique, individuellement, en partenariat et collectivement. Ces plans d'activités couvriront un horizon de planification triennal et seront actualisés chaque année. Les ministres de l'Énergie et de l'Environnement ont diffusé le premier plan d'activités national visant la période 2001-2003 en octobre 2000.

La contribution du gouvernement du Canada au premier plan d'activités national a été annoncée le 6 octobre 2000 dans le Programme d'action national 2000 concernant le changement climatique. Cet ensemble complet de mesures fait état de l'engagement de consacrer jusqu'à 500 millions $ au cours des cinq prochaines années à la prise de nouvelles mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cela vient s'ajouter aux 625 millions $ annoncés dans le budget fédéral de l'an 2000 pour les initiatives relatives au climat.

Les cinq nouveaux programmes de transport qui font partie du Programme d'action 2000 se concentrent sur des initiatives capables de réduire les émissions de gaz à effet de serre de manière rentable d'ici 2010; ils proposent des mesures de purification de l'air dans les centres urbains; leurs répercussions sur la compétitivité sont minimes; ils suscitent un accueil enthousiaste chez le public; ils appuient l'adoption de nouvelles technologies et améliorent l'efficacité du réseau de transport.

Les cinq volets du Programme d'action 2000 se rapportant aux transports sont décrits dans l'encadré intitulé Mesures dans le secteur des transports.

Les provinces et les territoires ont approuvé le plan d'activités de la Stratégie nationale de mise en œuvre. Plusieurs juridictions ont décidé d'incorporer leurs mesures dans ce premier plan intégré de mesures promises et prévues au niveau fédéral, provincial et territorial. D'autres juridictions, comme le Québec, en ont adopté les thèmes et les objectifs en totalité ou en partie et ont élaboré leurs propres plans d'activités ou d'action, qui sont annexés au programme national. Comme exemples de mesures approuvées et en cours, mentionnons le projet d'expansion du SkyTrain en Colombie-Britannique, l'adoption par l'Alberta de nouveaux systèmes de transport intelligents (STI), le Programme consultatif sur les compagnies de chemin de fer secondaires de la Saskatchewan, l'initiative d'entretien et de remplacement de la flotte de Terre-Neuve et le programme d'action de la Nouvelle-Écosse visant à sensibiliser les gens aux options de transport et à encourager les changements d'attitude. Les provinces et les territoires s'efforcent actuellement de concevoir des plans d'action et de mise en œuvre à plus long terme qui contribueront à réduire encore plus les émissions du secteur des transports. Certaines municipalités ont également adopté leur propre plan d'action.

PARTENARIAT FÉDÉRAL AVEC LES MUNICIPALITÉS CANADIENNES

L'édification de collectivités canadiennes plus durables est devenue un peu plus réalité après la signature de deux ententes le 31 mars 2000 entre la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et le gouvernement fédéral.

Ces ententes portent sur la création de deux fonds de plusieurs millions de dollars dont le but est de stimuler les investissements dans les pratiques optimales et les projets environnementaux novateurs des municipalités. La création du Fonds d'investissement municipal vert (FIMV) de 100 millions $ et du Fonds d'habilitation municipal vert (FHMV) de 25 millions $ a été saluée par la FCM comme une reconnaissance sans précédent du rôle critique que les administrations municipales doivent jouer dans le développement durable.

Le fonds d'investissement municipal vert est un fonds renouvelable qui consent des prêts à intérêt de même que les garanties d'emprunt pouvant atteindre 15 % des coûts admissibles et, dans certains cas exceptionnels, 25 % de ces coûts. Le Fonds d'habilitation municipal vert versera des subventions aux administrations municipales ou à leurs partenaires dans le cadre d'un projet pouvant atteindre 50 % des coûts admissibles.

Ces programmes auront pour effet d'améliorer l'efficacité et la rentabilité environnementales des infrastructures municipales :

- en améliorant le rendement énergétique des édifices municipaux et des centres de traitement des eaux/eaux usées;
- en finançant des projets d'énergies renouvelables;
- en majorant le pourcentage des déchets soustraits aux sites d'enfouissement;
- en finançant la conversion des véhicules de transport en commun au profit de carburants plus durables.

INITIATIVES SUR L'AIR PUR

Un autre défi de taille qui menace la durabilité des transports au Canada est la pollution atmosphérique résultant des activités de transport.

En décembre 2000, un accord visant à sérieusement réduire les polluants générateurs de smog a été signé par les gouvernements du Canada et des États-Unis. L'entente, qui porte le titre d'Annexe sur l'ozone à l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air signé en 1991, a été signée par l'honorable David Anderson, ministre canadien de l'Environnement, et Frank Loy, sous-secrétaire d'État aux Affaires mondiales des États-Unis. En vertu de cet accord, les deux gouvernements prennent l'engagement de sérieusement réduire la production de polluants générateurs de smog (oxydes d'azote (NO_x)) et de composés organiques volatils (COV) en Ontario et au Québec ainsi que dans le nord-est et le midwest des États-Unis.

L'Annexe sur l'ozone mise sur les succès préalables enregistrés dans la réduction des pluies acides en vertu de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air de 1991.

L'Annexe sur l'ozone oblige les États-Unis à réduire leurs émissions de NO_x de 36 % d'ici 2010 dans la région transfrontalière des États-Unis. Pour atteindre ce but, les États-Unis espèrent réduire de plus de 70 % les émissions estivales résultant de la production d'électricité à base de combustibles fossiles et des principales sources industrielles. D'autres réductions des NO_x et des COV sont attendues des règles et normes en vigueur régissant la qualité des véhicules et des carburants américains pour d'autres sources de COV, comme les produits de consommation et les produits commerciaux.

L'entente contraint également le Canada à plafonner d'ici 2007 à 39 kilotonnes les émissions de NO_x (et de NO_2) des centrales alimentées aux combustibles fossiles dans le centre et le Sud de l'Ontario et à 5 kilotonnes les émissions de NO_x dans le Sud du Québec. En outre, le Canada a adopté des normes réglementaires au sujet des véhicules et des carburants, qui sont harmonisées avec celles des États-Unis. On prévoit que les réductions globales de NO_x dans la région transfrontalière du Canada seront de l'ordre de 44 % par an d'ici 2010.

Le Canada comme les États-Unis doivent publier un rapport une fois tous les deux ans sur les progrès enregistrés dans l'atteinte de leurs cibles et, en 2004, revoir l'entente pour déterminer si d'autres réductions s'imposent. Les deux pays doivent analyser d'autres options visant à réduire les émissions d'importantes sources comme les transports, le secteur manufacturier et la production d'électricité. L'objectif est d'adopter des mesures rentables de réduction des émissions par le biais d'économies d'énergie, d'énergies renouvelables, de carburants plus propres et de technologies de substitution. Les deux pays doivent également déterminer si les problèmes de qualité de l'air à la frontière entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington doivent être abordés conjointement en vertu de l'Annexe sur l'ozone.

Environnement Canada a lancé un programme d'inspection des émissions de véhicules en 1986. Depuis lors, le Ministère a organisé des ateliers volontaires sur les émissions des véhicules avec le concours de diverses organisations régionales des secteurs public et privé. En 2000, Transports Canada a de nouveau établi un partenariat avec Environnement Canada pour organiser des ateliers d'inspection sur les émissions des véhicules dans tout le Canada. L'objectif primordial de ces ateliers est de sensibiliser les gens à la contribution des véhicules automobiles aux polluants générateurs de smog.

À l'échelle provinciale, le Programme de conduite propre de l'Ontario prévoit des analyses des émissions et les réparations sont devenues une prescription pour l'immatriculation et le transfert des titres de propriété des véhicules. La première année, le programme a permis de réaliser des économies équivalant à plus de 120 000 pleins d'essence pour une voiture de taille moyenne, ce qui se solde par une réduction prévue de 6,7 % dans l'émission de polluants générateurs de smog.

VILLES CANADIENNES : LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS DURABLES

L'Agence métropolitaine de transport a été créée par la province de Québec en 1996. Il s'agit d'une agence provinciale qui coordonne la planification et le financement des transports publics dans la région de Montréal. L'Agence est financée à même la taxe urbaine de 1,5 ¢ le litre perçue dans la région et un supplément d'immatriculation se chiffrant à 30 $ par véhicule dans la région.

En 1999, la province d'Alberta a approuvé une entente visant à financer les infrastructures de transport à Calgary et Edmonton, grâce au prélèvement de 5 ¢ par litre sur les taxes provinciales sur le carburant perçues dans ces régions. Calgary et Edmonton ont des structures de gestion intégrées qui leur permettent de planifier et de mettre en œuvre des politiques sur les transports durables de manière détaillée.

En 1999, le District régional du grand Vancouver et la province de Colombie-Britannique ont créé l'Administration des transports du grand Vancouver (TransLink) qui assure le financement et la coordination des principales artères routières, de la gestion de la demande de transport et du système d'inspection des émissions des véhicules automobiles connu localement sous le nom de AirCare. TransLink a accès à un certain nombre de sources de revenu ayant un rapport avec les transports, notamment les tarifs des transports en commun et une part de la taxe provinciale sur le carburant (6 ¢ le litre pour commencer, qui passeront à 10 ¢ le litre d'ici 2005). L'Administration est également habilitée à imposer des frais, des taxes de stationnement et des péages aux installations dont elle assure le financement.

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TRANSPORTS

En 1995, le gouvernement du Canada a adopté une loi obligeant chaque ministère fédéral à préparer une stratégie de développement durable cadrant avec son mandat. Cette même loi a porté création d'un poste de Commissaire à l'environnement et au développement durable au sein du Bureau du vérificateur général du Canada, lequel est chargé de surveiller et de vérifier la mise en œuvre de ces stratégies.

La première Stratégie de Transports Canada a été déposée devant le Parlement en décembre 1997. Elle a permis d'enregistrer d'importants progrès dans un certain nombre de secteurs, notamment dans la vulgarisation et l'éducation du public, le changement climatique et la gestion de l'environnement. La deuxième Stratégie de développement durable de Transports Canada, qui doit être déposée devant le Parlement au début de 2001, s'appuie sur la première. Elle constitue le plan de Transports Canada pour la prise de décisions sur la durabilité du secteur des transports, de concert avec les principaux intervenants, et marque une étape sur la route du transport durable au Canada. La stratégie a été élaborée avec le concours d'un groupe consultatif national qui a tenu des consultations nationales avec plus de 200 intervenants dans huit villes du Canada.

La Stratégie 2001–2003 de Transports Canada est assortie de 7 défis et de 29 engagements, ainsi que de

CONFÉRENCE DU MILLÉNAIRE SUR LES TRANSPORTS

Les 11 et 12 juin 2000, l'honorable David M. Collenette, ministre des Transports, a inauguré la Conférence du millénaire sur les transports à Toronto. Cette conférence a réuni plus de 200 décideurs du secteur canadien des transports et d'illustres intervenants des secteurs public et privé qui ont échangé des points de vue sur les défis auxquels est confronté le secteur des transports canadien et ont analysé la meilleure façon de renouveler le programme des transports au Canada pour les années à venir.

La conférence a porté sur le thème général du Défi mondial et s'est articulée autour des sous-thèmes suivants :

- le Canada et le défi mondial;
- la sécurité et le défi mondial;
- la durabilité et la mondialisation;
- les nouvelles technologies et la mondialisation;
- les défis des politiques gouvernementales et la mondialisation.

cibles et d'indicateurs de rendement connexes. Les sept défis sont :

1. améliorer l'éducation et la sensibilisation aux transports durables;
2. concevoir des instruments permettant de prendre des décisions plus judicieuses;
3. promouvoir l'adoption de technologies assurant la durabilité des transports;
4. améliorer la gestion environnementale des opérations et des terrains de Transports Canada;
5. réduire les émissions dans l'atmosphère;
6. réduire la pollution de l'eau;
7. promouvoir l'efficacité des transports.

Pour mesurer le succès de la Stratégie de développement durable du Ministère, Transports Canada s'est doté de mesures de rendement au sujet de ses défis et engagements.

Le gouvernement fédéral collabore également avec les municipalités au dossier de la durabilité. Les mesures prises par les municipalités dans le domaine des transports durables ont une portée variable, en partie attribuable aux différences de responsabilités qui leur sont déléguées par les gouvernements provinciaux, mais également en raison de leur taille relative. Les municipalités plus importantes ont généralement une plus grande marge d'action que les municipalités plus petites, surtout à cause de leur participation à l'exploitation des réseaux de transport en commun.

La Fédération canadienne des municipalités (FCM), qui est le porte-parole national des administrations municipales, fournit des directives aux décideurs municipaux sur tout un éventail de questions, notamment sur les transports et la protection de l'environnement.

La FCM incite vivement les administrations municipales à adopter des politiques qui privilégient les transports en commun plutôt que les voitures particulières, à revoir leurs politiques de transport en vue d'adopter des modes de transport plus respectueux de l'environnement et à assurer l'équilibre des infrastructures nécessaires aux modes de transport de remplacement, comme la marche et la bicyclette.

De nombreuses collectivités canadiennes ont décidé d'adhérer aux concepts du développement durable dans leurs plans municipaux et régionaux. Ces plans, élaborés de concert avec les intervenants locaux, visent à atténuer les incidences de l'urbanisation, notamment des transports, sur l'environnement. Les types d'habitation et les complexes résidentiels qui réduisent la superficie

COMMERCIALISATION DES ÉCOTECHNOLOGIES

La compagnie Westport Innovations Inc., qui a son siège à Vancouver, s'occupe de commercialiser une technologie qui permet aux moteurs diesel de fonctionner au gaz naturel dont la combustion n'est pas polluante.

La technologie de l'injection directe à haute pression (HPDI) de Westport contribue à préserver le haut rendement énergétique des moteurs diesel tout en réduisant considérablement les émissions de particules, d'oxydes d'azote générateurs de smog (NO_x) et de gaz à effet de serre. Les émissions d'oxydes d'azote et de particules sont réduites d'environ 50 % et celles de gaz à effet de serre de jusqu'à 25 % par rapport aux moteurs diesel actuels. La HPDI a déjà fait ses preuves sur les autobus de transport en commun au Canada et en Californie.

FLOTTE DE VÉHICULES À SOURCE ALTERNATIVE DE CARBURANT DE TRANSPORTS CANADA

Transports Canada a une flotte de plus de 300 véhicules motorisés utilisés surtout à ses bureaux régionaux et ses Centres de Transports Canada à travers le pays. Ils sont utilisés pour les déplacements des officiers et inspecteurs du ministère. En 1999, la Direction des affaires environnementales, avec celle de la gestion du matériel et des contrats, a lancé un programme environnemental de gestion de la flotte de véhicules pour examiner diverses options afin d'optimiser l'utilisation opérationnelle de cette flotte à Transports Canada. Récemment, l'industrie de l'automobile a introduit un nouveau type de technologie qui aborde ce type de questions: les véhicules hybrides. Ces véhicules peuvent fonctionner avec deux sources de carburants, ou avec deux types différents de moteurs consommant le même type de carburant.

Transports Canada a acheté récemment un certain nombre de véhicules hybrides des deux types. Depuis octobre 2000, le ministère détient 55 véhicules à source alternative de carburant:

Type de carburant	*Nombre de véhicules*
Hybride électricité/essence	10
Hybride gaz naturel/essence	25
E85 (85 % éthanol + 15 % essence)	16
Électricité (un seul carburant)	2
Propane (un seul carburant)	2
Total	**55**

SUR LA ROUTE DU TRANSPORT DURABLE

Le Programme Sur la route du transport durable (SRTD) a été lancé en septembre 1999. En vertu de ce programme, une somme de 1 million $ sera débloquée sur trois ans pour venir en aide aux projets non gouvernementaux qui promettent de donner des résultats concrets à l'appui des engagements pris par Transports Canada dans le domaine de la durabilité. En vertu du programme SRTD, Transports Canada a débloqué 400 000 $ pour financer 12 projets sur les transports durables en l'an 2000, notamment :

Visibilité, image et positionnement — L'Association canadienne du transport urbain (Ontario) élaborera des stratégies de mise en marché pour accroître le nombre de voyageurs qui empruntent les transports en commun et déceler les obstacles qui font entrave à l'utilisation des transports en commun au Canada.

Programme aller-retour actif et sécuritaire pour l'école — Greenest City (Ontario) lancera un programme incitant les enfants à aller à pied à l'école dans les commissions scolaires du Sud de l'Ontario.

Autant en emporte le vent! — Le Pembina Institute for Appropriate Development (Alberta) établira des partenariats en vue de préconiser l'utilisation de sources d'alimentation écologiques pour le système de métro léger de Calgary.

Réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations de débardage forestières — L'Institut canadien de recherches en génie forestier (Québec) évaluera le rendement d'un camion forestier équipé d'une technologie de pointe qui a pour effet de réduire sa consommation d'essence et les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants.

L'autocar durable — Le centre d'apprentissage mobile et dynamique du Sierra Club s'est rendu dans des collectivités de tout le Canada. Cet autocar propose des expositions interactives sur des dossiers comme les transports, les loisirs, la consommation d'énergie et d'eau et les abris durables. Il renseigne les Canadiens sur les façons d'adopter un mode de vie plus durable.

Exposition éducative interactive — Le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (Québec) a organisé une exposition éducative interactive sur les transports et l'environnement, qui portait essentiellement sur les moyens pratiques de remplacer l'automobile.

Stratégie active d'éducation et de vulgarisation sur les transports — Go for Green (Ontario) s'occupera de promouvoir les modes de transport de remplacement pour un environnement sain et un mode de vie sain par une série de messages à la radio, de capsules à la télévision et d'un site internet très complet.

À bas les obstacles : les adolescents et la bicyclette — Citizens for Safe Cycling (Ontario) incitera les élèves de cinq écoles secondaires de la région d'Ottawa-Carleton à emprunter la bicyclette comme mode de transport écologique.

Communiqués sur le changement climatique — L'Association canadienne des automobilistes fournira à ses membres des renseignements sur le changement climatique et les transports durables.

BikeCartAge : Priming the « Zero Pollution » Pump — Le Victoria Centre for Appropriate and Responsible Transportation Society (Colombie-Britannique) lancera un projet expérimental à l'Université de Colombie-Britannique visant à réduire la conduite automobile par la mise en place d'un système de livraison à bicyclette.

Campagne de sensibilisation liée à la problématique du transport durable — La Fondation québécoise en environnement (Québec) entend créer et diffuser un message de sensibilisation du public pour promouvoir le transport durable, message qui sera diffusé dans les cinémas de tout le Québec.

Campagne de sensibilisation et de mobilisation des motoneigistes au transport durable — Nature-Action Québec inc. (Québec) entend sensibiliser plus d'un million de motoneigistes du Québec à l'impact de leurs activités sur l'environnement.

nécessaire et facilitent l'utilisation de modes de transport plus durables sont vivement encouragés. Des exercices améliorés de planification à long terme de l'utilisation des sols et de modélisation servent à affronter les défis qui se rattachent à la croissance, à l'évolution démographique et aux préférences touchant le mode de vie.

Le Canada a pris un certain nombre d'initiatives dont le but est d'améliorer le rendement du parc automobile et de stimuler la mise au point de carburants de substitution. Plusieurs de ces initiatives sont décrites dans les sections qui suivent.

CARBURANT DE REMPLACEMENT

D'importants progrès ont été réalisés au chapitre des véhicules et des carburants qui autorisent des émissions faibles ou nulles. Les véhicules électriques, les véhicules hybrides et les véhicules à pile à combustible ont tous un rôle important à jouer dans l'avenir du secteur des transports. La technologie des piles à combustible, comme celle qui est mise au point par Ballard Power Systems de Colombie-Britannique, fait actuellement l'objet d'essais dans de petits quartiers résidentiels et à bord des autobus de transport en commun dans plusieurs villes d'Amérique du Nord.

PROGRAMME DE SENSIBILISATION DE TRANSPORTS CANADA

Pour sensibiliser les Canadiens aux avantages qu'il y a à avoir le choix entre plusieurs modes de transport durable pour se rendre au travail en l'an 2000, Transports Canada a lancé un programme de « migrations écologiques » pour promouvoir des migrations journalières durables auprès de ses employés vivant dans la région de la capitale du Canada.

SENSIBILISATION DU PUBLIC ET CHANGEMENTS D'ATTITUDE

La durabilité des transports dépend en grande partie de la sensibilisation du public aux questions connexes et de l'évolution des comportements. La sensibilisation accrue du public aux questions des transports durables et aux solutions possibles constitue un effort important au Canada.

La Journée de l'air pur Canada est un exemple d'un programme fédéral visant à sensibiliser le public. Cette journée porte sur deux grandes priorités environnementales, l'air pur et le changement climatique. Il s'agit d'un programme local dont le succès repose sur l'établissement de partenariats avec tous les secteurs de la société. La Journée de l'air pur de cette année était consacrée aux transports durables, aux initiatives prises par les organismes de protection de l'environnement et de la santé, aux entreprises de transport en commun et aux entreprises du secteur privé dans plus de 60 collectivités de tout le Canada.

Le Fonds d'action pour le changement climatique (FACC), créé par le gouvernement du Canada, finance entre autres choses des initiatives qui ont pour but de sensibiliser le public à la question du changement climatique. Ses objectifs sont de fournir des renseignements équilibrés à tous les Canadiens, d'analyser les obstacles à l'action, de stimuler les changements d'attitude positifs, de se concentrer sur ce que les Canadiens peuvent faire à domicile, au travail et sur la route, d'encourager les activités dans les collectivités, les écoles, les entreprises et les industries, de mobiliser des ressources et de promouvoir la création de partenariats. À peine le quart des projets ont un rapport avec les transports.

POLLUTION ACOUSTIQUE

Même si la pollution acoustique causée par les activités de transport est un polluant non rémanent, les conséquences du bruit sur la qualité de la vie continuent d'être un problème pour les Canadiens.

On déploie de plus en plus d'efforts à l'échelle internationale pour atténuer l'impact du bruit causé par les atterrissages et les décollages aux aéroports. À cet égard, les travaux du Comité de protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) depuis trois ans ont abouti en janvier 2001 à l'élaboration d'une série détaillée de recommandations visant à réduire l'impact sur l'environnement du bruit causé par les avions et les gaz d'échappement des moteurs.

Les conclusions et les recommandations de ce Comité aideront à formuler de nouvelles politiques et à adopter de nouvelles normes visant à amortir le bruit causé par les avions. Cela incitera les pays membres et l'industrie du transport aérien à aspirer au maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement. À propos du bruit causé par les aéronefs, le CAEP a préconisé une démarche équilibrée visant l'atténuation du bruit, laquelle comporte quatre éléments distincts et complémentaires : réduction du bruit à la source; meilleure planification et contrôle de l'utilisation des sols; usage plus répandu des procédures opérationnelles d'atténuation du bruit; et restrictions d'exploitation.

TRANSPORTS ET ÉCONOMIES RÉGIONALES 6

Pour Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard, le transport maritime est le plus important mode de transport, comparativement au camionnage pour la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. Dans le centre du Canada, le transport commercial compte pour une part relativement faible du PIB provincial, alors que l'opposé est vrai pour les provinces de l'Ouest.

Les transports sont un maillon important de l'économie canadienne, nécessaire au transport des personnes et des marchandises dans les provinces, entre les provinces et entre les provinces et d'autres pays. Ce chapitre illustre l'importance des transports pour les économies provinciales en se fondant sur deux indicateurs : la valeur ajoutée[1] des entreprises de transport commerciales[2] situées dans les limites des provinces; et la demande intérieure[3] de biens et de services liés aux transports achetés par les habitants des provinces. Dans ce chapitre, l'utilisation de ces deux indicateurs repose sur les données provenant des comptes nationaux du Canada pour 1999, dernière année pour laquelle on dispose de données provinciales.

Ce chapitre propose également un profil socio-économique des provinces, en décrivant certains paramètres clés de la démographie, de la géographie et de l'économie qui influent sur l'importance relative des transports pour les économies régionales dans leur ensemble.

La valeur ajoutée des transports commerciaux sera comparée au produit intérieur brut provincial (PIBP), mesure standard de la valeur de production globale d'une province. On peut également comparer la demande de transport globale à la demande intérieure finale provinciale (DIFP), mesure servant à connaître la valeur totale des ventes dans une économie provinciale. Les deux mesures économiques globales sont reliées entre elles en ce sens que le PIBP équivaut à la somme de la DIFP et de la balance commerciale.

PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DES ÉCONOMIES PROVINCIALES

L'importance des transports pour une économie provinciale, et les modes de transport qui y prédominent, sont principalement déterminés par la géographie de la province, sa structure économique et, dans une moindre mesure, sa démographie. Pour mieux comprendre les facteurs qui influent sur l'offre et la demande de transport dans une économie provinciale, il convient d'examiner les provinces du Canada dans une optique socio-économique.

Parmi les facteurs géographiques, il faut mentionner la superficie géographique d'une province, la dispersion relative de sa population et la présence d'obstacles naturels aux transports, comme des chaînes de montagnes ou des océans. Par exemple, les territoires et le Québec possèdent les plus vastes régions géographiques du Canada. Les territoires, Terre-Neuve, le Manitoba et la Saskatchewan ont la plus faible densité de population. Les territoires et les provinces de l'Est ont une plus forte proportion de population rurale que les provinces du centre et de l'Ouest. Les régions où l'on rencontre les plus hautes altitudes sont les territoires, la Colombie-Britannique et l'Alberta, tandis que Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard sont des territoires insulaires.

Un autre facteur géographique important est l'emplacement par rapport aux principaux marchés et aux centres de production. Au Canada, la proximité relative de l'Ontario des grands marchés américains explique en partie la plus faible part des transports de toutes les économies provinciales, tandis que la proximité relative

1 La valeur ajoutée s'entend des paiements comme les salaires et les profits affectés à la main-d'œuvre et au capital et destinés à la production dans l'ensemble de l'économie provinciale. Étant donné que la valeur ajoutée est déterminée d'après les paiements en question, l'importance des transports dans l'économie d'une province est déterminée par l'emplacement des travailleurs et du capital utilisé par les transporteurs commerciaux. La valeur ajoutée mesure la production ou, si on veut, l'offre de transport.

2 On peut définir les transports commerciaux comme des entreprises qui transportent des biens et (ou) des voyageurs contre rémunération.

3 La demande de transport intérieure mesure les dépenses directes liées aux transports engagées par les consommateurs, les entreprises et les gouvernements situés dans la province. Elle sous-estime la valeur des transports pour les économies provinciales car elle ne tient pas compte des services de transport indirects utilisés par le secteur privé pour produire des biens et des services mais qui n'ont pas rapport comme tel avec les transports (comme des chaussures ou des pommes). Étant donné que les transports servent à la production et au transport des produits vers les marchés d'écoulement, les coûts de transport sont inclus comme pourcentage du prix final d'un produit.

du Manitoba et du Nouveau-Brunswick du centre du Canada correspond aux parts les plus élevées des transports de toutes les économies provinciales. Le fait que ces provinces occupent une situation centrale et contiguë les prédispose à devenir d'importantes plaques tournantes des transports à destination et en provenance du centre du Canada, ce qui a pour effet d'attirer une plus forte proportion des opérations et des sièges sociaux des entreprises de transport.

La taille et la structure de l'économie d'une province exercent également une forte influence sur l'importance relative des transports, en particulier sur la répartition modale des activités de transport dans la province. Deux grandes caractéristiques de l'économie entrent en jeu ici : la part des produits primaires dans l'économie provinciale; et l'importance relative du commerce. Comme l'illustre le tableau 6-1, l'Alberta, la Saskatchewan et les territoires démontrent la plus forte part de produits primaires, tandis que l'Ontario et le Québec enregistrent la part la plus faible. Sur le plan des échanges commerciaux en 1999, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan ont enregistré la plus forte part des *exportations*, tandis que les quatre provinces de l'Est ont enregistré la plus forte part des *importations*.

La croissance économique relative d'une province influe également sur la croissance du secteur des transports. Comme en témoigne le tableau 6-1, c'est à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse et en Ontario que la croissance de l'économie a été la plus rapide en 1999. Cette croissance à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse s'explique par l'exploitation de nouvelles sources d'énergie, tandis qu'en Ontario elle est attribuable au secteur manufacturier et aux échanges commerciaux avec les États-Unis. Les provinces de l'Ouest, en particulier la Saskatchewan, ont connu la croissance la plus lente, en raison d'un fléchissement des prix mondiaux des produits en 1999 et de la persistance d'une croissance au ralenti en Asie.

Enfin, la structure démographique d'une province peut influer sur l'importance relative de différents paramètres des transports, notamment la demande des consommateurs de certains types de transport, comme les voyages effectués dans le cadre de vacances ou l'importance du nombre de camionnettes. Si l'on se base sur la population, la taille des provinces est inégale, l'Ontario et le Québec totalisant plus de 60 % de la population du pays et, par conséquent, la majorité des activités de transport. En général, on peut dire que la distribution de la population des différentes provinces par groupes d'âge est relativement semblable. Les territoires

TABLEAU 6-1 : PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DES PROVINCES DU CANADA, 1999

	Terre-Neuve	*Île-du-Prince-Édouard*	*Nouvelle-Écosse*	*Nouveau-Brunswick*	*Québec*	*Ontario*	*Manitoba*	*Saskatchewan*	*Alberta*	*Colombie-Britannique*	*Territoires*
Démographie											
Population (2000)	538 823	138 928	940 996	756 598	7 373 448	11 669 344	1 147 880	1 023 636	2 997 236	4 063 760	100 438
Pourcentage											
0-15 ans	17,4	19,8	18,2	18,0	17,9	19,5	21,0	21,6	20,9	18,1	28,4
16-24 ans	14,8	14,4	13,5	13,6	13,3	13,1	13,9	14,9	14,8	13,3	16,0
25-44 ans	31	29,3	30,8	31,1	31,1	32	29,7	28,3	33	31,6	33,3
45-64 ans	25,1	23,4	24,2	24,3	24,9	22,9	21,9	20,8	21,3	24	18,2
64 ans et plus	11,6	13,1	13,2	12,9	12,8	12,6	13,5	14,5	10,1	13,0	4,1
Croissance, 1996-2000	(0,8)	0,4	0,2	0,1	0,3	1,0	0,2	0,1	1,5	0,9	0,1
Population ayant un niveau d'instruction post secondaire, 1996	35,5	38,5	41,8	35,6	38,2	41,2	36,2	35,4	42,2	43	42,4
Géographie											
Superficie totale (km²)	405 212	5 660	55 284	72 908	1 542 056	1 076 395	647 797	651 036	661 848	944 735	3 921 739
Altitude la plus élevée (mètres)	1 652	142	532	817	1 652	693	832	1 468	3 747	4 663	5 959
Densité de population (par km²)	1,33	24,55	17,02	10,38	4,78	10,84	1,77	1,57	4,53	4,30	0,03
Population urbaine, 1996 (%)	56,9	44,0	54,8	48,8	78,4	83,3	71,8	63,3	79,5	82,1	47,9
Économie											
PIB provincial, 1999 (millions $ de 1992)	9 433	2 537	17 924	14 187	158 517	313 510	25 244	23 886	92 110	91 965	3 469
Secteur primaire (% du PIBP)	11,8	7,3	3,8	5,5	3,0	1,9	5,2	21,7	19,2	6,7	16,1
Secteur manufacturier et du bâtiment (%)	12,1	15,5	17,9	18,5	25,9	28,2	18,1	12,1	18,2	16,2	9,0
Services gouvernementaux (%)	9,8	11,9	10,8	9,7	6,6	5,4	8,1	6,4	4,8	5,6	19,4
Autres services (%)	66,3	65,3	67,5	66,2	64,5	64,4	68,6	60,1	57,8	71,6	55,5
Exportations (%)[1]	47,1	51,5	45,1	63,5	53,4	69,3	59,2	62,4	56,9	43,2	47,2
Importations (%)	68,4	68,7	67,6	78,2	54,0	58,3	62,6	66,5	53,5	50,7	66,5
Croissance du PIB, 1998-1999 (%)	6,5	3,3	5,1	4,2	4,6	5,7	2,4	1,4	2,1	2,6	2,3

1 Les exportations et les importations comprennent les échanges interprovinciaux et internationaux.

Source : Site internet de Statistique Canada, le Canada en statistiques (www.statcan.ca/francais/Pgdb); Statistique Canada, « Chiffres de population et des logements – Un aperçu national (produits de données : Recensement de 1996)», cat. 93-357

du Nord (Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut) se caractérisent toutefois par une forte proportion d'habitants âgés de moins de 15 ans et par une proportion relativement faible d'habitants âgés de plus de 65 ans. Depuis cinq ans, la croissance démographique a surtout été observée en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique, alors que Terre-Neuve a accusé une baisse nette.

LA VALEUR AJOUTÉE DU TRANSPORT COMMERCIAL

La part relative du transport commercial dans l'économie d'une province peut être étudiée sous l'angle de sa part du PIBP.

Dans les provinces de l'Est, le transport commercial représente une part importante du PIBP en raison de la distance relativement importante qui sépare ces provinces des marchés du centre du Canada, de la part élevée des importations et du niveau modeste de la production de produits primaires. Le Nouveau-Brunswick étant la province de l'Est la plus proche du centre du Canada et des États-Unis, il pourrait devenir une plaque tournante des transports à destination et en provenance des provinces de l'Est. C'est ainsi que le Nouveau-Brunswick concentre une part plus élevée du transport commercial que les autres provinces de l'Est du Canada, et la deuxième part la plus élevée après le Manitoba, de toutes les provinces.

La géographie des provinces de l'Est influe sur l'importance relative des modes de transport, notamment dans les deux îles que sont Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard, où le transport maritime est le mode de transport le plus important, avec la part la plus importante du PIBP pour ce mode de toutes les provinces. Terre-Neuve affiche la part la plus élevée du transport aérien de toutes les provinces. Le camionnage représente le mode de transport le plus important en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, et c'est au Nouveau-Brunswick que le camionnage s'approprie la part la plus élevée parmi toutes les provinces.

Dans le centre du Canada (Ontario et Québec), le transport commercial compte pour une part relativement faible du PIBP en raison de la part peu importante des produits primaires dans ces économies régionales, de la densité de leur population relativement plus élevée et de leur proximité des grands marchés d'écoulement américains[4]. Dans les deux provinces, le mode de transport le plus important est le camionnage, suivi des transports en commun.

Dans les provinces de l'Ouest, le transport commercial représente une part relativement élevée du PIBP en raison de la plus grande importance des activités liées aux produits primaires, de la plus faible densité de population et du plus grand éloignement des marchés d'écoulement par rapport au centre du Canada. C'est le Manitoba qui a enregistré la part la plus élevée de transport commercial de toutes les provinces, sans doute à cause de son statut de plaque tournante du trafic de l'Ouest à destination et en provenance du centre du Canada. La Colombie-Britannique occupe une place analogue à celle du Manitoba en raison de son rôle de plaque tournante des transports à destination et en provenance des pays riverains du Pacifique, ce qui, combiné à sa géographie accidentée, se solde par une part relativement élevée du transport commercial. La Saskatchewan a elle aussi enregistré une part relativement importante du transport commercial, alors que l'Alberta a enregistré la part la plus faible de toutes les provinces de l'Ouest[5]. Les territoires affichent eux aussi une part relativement importante du transport commercial, qui s'explique par la dispersion de la population et la distance qui les sépare du Sud du Canada.

La principale caractéristique des besoins de transport des provinces de l'Ouest est l'importance plus grande du transport ferroviaire. Le rail constitue le mode de transport le plus important en Saskatchewan, vu qu'il concentre la part la plus élevée du PIBP de toutes les provinces. Au Manitoba, en Alberta et en Colombie-Britannique, le camionnage est de loin le mode de transport dominant, suivi par le rail au Manitoba et en Alberta, alors que le transport maritime se classe au deuxième rang derrière le camionnage en Colombie-Britannique. La part du transport aérien dans les territoires est plus élevée que dans toutes les autres provinces. Le tableau 6-2 illustre la part relative du transport commercial dans les économies provinciales en 1999.

Le tableau 6-3 illustre la croissance annuelle du transport commercial en 1999. Dans les provinces de l'Est, la croissance du transport commercial a accusé un certain retard par rapport à la croissance du PIBP dans toutes les provinces, à l'exception du Nouveau-Brunswick. Les modes de transport qui ont connu l'essor le plus rapide ont été le transport des marchandises par rail et par camion, alors que le transport maritime et le transport aérien ont accusé un fléchissement à l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui vaut également pour le transport aérien en Nouvelle-Écosse.

La croissance du transport commercial a dépassé celle du PIBP en Ontario, mais a été inférieure à la croissance du PIBP au Québec. Le camionnage en Ontario et le transport ferroviaire au Québec ont connu les rythmes de

4 Il est également possible que les provinces du centre soient desservies par une proportion plus élevée d'entreprises de transport ayant leur siège dans d'autres pays, ce qui atténue l'importance relative de la valeur ajoutée des entreprises intérieures de transport commercial situées dans ces provinces.

5 La part du transport commercial dans l'économie de l'Alberta surtout, mais également de la Saskatchewan, sous-estime considérablement l'importance des transports pour ces provinces, vu que les produits primaires principaux et les plus précieux (comme le pétrole et le gaz naturel) sont généralement transportés par oléoduc ou gazoduc. Or, les oléoducs et gazoducs ne sont pas pris en considération comme modes de transport dans le rapport, mais ils le seront à compter de 2001 avec l'avènement du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord.

TABLEAU 6-2 : IMPORTANCE RELATIVE DU TRANSPORT COMMERCIAL DANS LES ÉCONOMIES PROVINCIALES, 1999

(%)

	Terre-Neuve	*Île-du-Prince-Édouard*	*Nouvelle-Écosse*	*Nouveau-Brunswick*	*Québec*	*Ontario*	*Manitoba*	*Saskatchewan*	*Alberta*	*Colombie-Britannique*	*Territoires*	*Canada*
Entreprises de transport	**5,1**	**5,2**	**4,4**	**5,9**	**4,0**	**3,1**	**6,1**	**5,1**	**4,6**	**5,2**	**5,6**	**4,0**
Transport aérien	1,0	0,3	0,5	0,3	0,5	0,4	0,7	0,2	0,5	0,9	1,7	0,5
Transport ferroviaire	0,2	0,0	0,0	0,8	0,4	0,4	2,1	2,0	1,0	0,9	0,0	0,6
Transport maritime	2,0	2,0	1,3	0,7	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	1,0	0,6	0,3
Camionnage	1,0	2,0	1,8	3,2	1,5	1,4	2,3	2,1	2,4	1,4	1,8	1,7
Transport en commun des voyageurs	0,2	0,0	0,2	0,1	0,7	0,4	0,3	0,2	0,3	0,4	0,1	0,4
Autres entreprises de transport	0,7	0,8	0,6	0,8	0,6	0,4	0,6	0,6	0,4	0,5	1,3	0,5

Source : Statistique Canada, Division des transports; estimations de Transports Canada

croissance les plus rapides, alors que le transport aérien a affiché un fléchissement dans les deux provinces, de même que le transport maritime en Ontario.

Dans toutes les provinces de l'Ouest, la croissance du transport commercial a été égale ou supérieure à celle du PIBP, mais pas dans les territoires. Le camionnage est le mode qui a affiché la plus forte croissance dans toutes les provinces, alors que le Manitoba, la Saskatchewan, la Colombie-Britannique et les territoires connaissaient un fléchissement du transport aérien. Le transport en commun des voyageurs a été le mode qui a connu la plus forte croissance dans les territoires.

DEMANDE INTÉRIEURE DE TRANSPORT

La demande intérieure de transport repose sur une définition plus large des transports, laquelle englobe les dépenses des consommateurs dans le secteur des transports (p. ex. l'automobile), les investissements engagés par les gouvernements et les entreprises dans le matériel et les infrastructures de transport, et les dépenses publiques dans le secteur des transports[6] (p. ex. entretien du réseau routier). La demande de transport désigne les dépenses directes engagées par les consommateurs, les entreprises et les gouvernements au titre des biens et des services de transport dans les limites de la province. La demande intérieure de transport peut être comparée à la demande intérieure finale provinciale (DIFP), mesure qui permet de connaître la valeur totale de tous les biens et services vendus dans l'économie d'une province.

On peut envisager la demande intérieure de transport comme la part relative de la demande intérieure finale provinciale. Le constat le plus intéressant est la prédominance des dépenses personnelles, qui constitue le principal segment de la demande intérieure de transport dans toutes les provinces et les territoires. Le poste le plus important des dépenses personnelles dans toutes les provinces, à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard et des territoires, a trait aux matériels de transport neufs et d'occasion. À l'Île-du-Prince-Édouard, le poste le plus important est constitué par le carburant et les lubrifiants, tandis que, dans les territoires, ce sont les achats de services de transport commercial. Dans toutes les provinces, à l'exception des territoires, le deuxième poste le plus important de la demande de transport réside dans les investissements. Le poste principal des investissements a trait aux matériels de transport dans toutes les provinces, sauf à l'Île-du-Prince-Édouard et dans les territoires, où les investissements dans des infrastructures comme les routes et les pistes d'aéroport sont plus élevés. Les dépenses publiques consacrées aux transports représentent le plus petit poste de la demande de transport globale dans toutes les provinces, même si

TABLEAU 6-3 : CROISSANCE ANNUELLE DU TRANSPORT COMMERCIAL DANS LES ÉCONOMIES PROVINCIALES, 1999

(%)

	Terre-Neuve	*Île-du-Prince-Édouard*	*Nouvelle-Écosse*	*Nouveau-Brunswick*	*Québec*	*Ontario*	*Manitoba*	*Saskatchewan*	*Alberta*	*Colombie-Britannique*	*Territoires*	*Canada*
Entreprises de transport	4.1	0.0	4.7	5.7	4.3	6.2	3.6	1.4	7.5	2.7	1.7	4.9
Transport aérien	1.0	(0.9)	(2.2)	0.0	(0.4)	(2.4)	(1.1)	(0.6)	8.1	(3.5)	(1.1)	(0.9)
Transport ferroviaire	10.0	0.0	44.1	9.1	15.4	7.6	1.4	1.0	2.1	3.2	0.0	5.0
Transport maritime	1.4	(1.3)	4.1	4.0	3.5	(0.3)	0.7	0.0	0.0	3.9	1.0	2.8
Camionnage	10.2	0.0	8.8	7.1	6.5	13.0	8.1	1.4	11.7	5.8	6.8	9.5
Transport en commun des voyageurs	6.7	0.0	0.0	7.1	0.9	0.0	3.8	0.0	2.3	4.5	25.6	1.7
Autres entreprises de transport	0.6	0.5	0.5	0.4	1.0	0.7	1.2	0.3	0.5	0.8	(2.6)	0.7
Produit intérieur brut provincial (PIBP)	6.5	3.3	5.1	4.2	4.6	5.7	2.4	1.4	2.1	2.6	2.3	4.3

Source : Statistique Canada, Division des transports; estimations de Transports Canada

6 Les dépenses publiques concernent avant tout l'entretien du réseau routier et les subventions versées aux transports urbains; elles n'englobent pas les investissements publics dans les routes, qui représentent le poste principal des investissements dans les infrastructures.

TABLEAU 6-4 : DEMANDE INTÉRIEURE DE TRANSPORT EN POURCENTAGE DE LA DEMANDE INTÉRIEURE FINALE PROVINCIALE, 1999

(%)

	Terre-Neuve	*Île-du-Prince-Édouard*	*Nouvelle-Écosse*	*Nouveau-Brunswick*	*Québec*	*Ontario*	*Manitoba*	*Saskatchewan*	*Alberta*	*Colombie-Britannique*	*Territoires*	*Canada*
Dépenses personnelles consacrées aux transports	**7,2**	**8,4**	**7,7**	**8,5**	**8,6**	**8,7**	**7,1**	**6,6**	**7,1**	**8,1**	**4,2**	**8,2**
Matériels de transport neufs et d'occasion	3,0	2,8	3,0	3,8	3,6	3,6	2,7	2,6	3,0	2,6	1,1	3,3
Dépenses de réparation et d'entretien	1,0	1,4	1,1	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,0	1,1	0,5	1,2
Carburants et lubrifiants de transport	1,8	2,9	2,1	2,3	1,9	1,8	1,7	1,6	1,5	1,7	0,7	1,8
Autres services automobiles	0,5	0,6	0,5	0,6	0,9	0,8	0,6	0,5	0,7	0,9	0,6	0,8
Achats de services de transport commercial	0,8	0,8	0,9	0,5	0,9	1,3	0,9	0,6	0,9	1,7	1,4	1,2
Investissements dans les transports	**2,1**	**2,3**	**2,0**	**3,4**	**2,6**	**2,6**	**2,8**	**2,5**	**2,9**	**2,3**	**1,7**	**2,6**
Infrastructures	0,7	1,2	0,5	1,1	0,7	0,6	0,8	1,0	0,9	0,8	1,2	0,7
Machines et matériels	1,4	1,1	1,5	2,3	1,9	2,1	2,0	1,5	2,1	1,5	0,5	1,9
Dépenses publiques consacrées aux transports	**1,0**	**1,4**	**0,7**	**1,4**	**1,2**	**1,1**	**1,2**	**1,2**	**1,2**	**1,2**	**2,4**	**1,2**
Total	**10,3**	**12,1**	**10,4**	**13,2**	**12,5**	**12,5**	**11,1**	**10,3**	**11,3**	**11,6**	**8,4**	**12,0**

Source : Dépenses personnelles: Comptes de recettes et de dépenses, données provinciales non publiées;
Investissements: Comptes de recettes et de dépenses, données non publiées, dépenses des gouvernements consacrées aux routes (chapitre sur les dépenses des gouvernements en transport), Statistique Canada, Ventes de véhicules automobiles neufs, cat. 63-007; Dépenses des gouvernements, dérivées des données du chapitre sur les dépenses des gouvernements en transport

elles sont plus importantes que les investissements dans les territoires.

En 1999, de toutes les provinces, c'est le Nouveau-Brunswick qui a enregistré le niveau le plus élevé de la demande intérieure de transport, ce qui s'explique par le niveau relativement important de la demande des consommateurs et des entreprises au chapitre des matériels de transport et par le niveau élevé des investissements dans les infrastructures. L'Ontario et le Québec se sont classés au deuxième rang, ce qui s'explique essentiellement par le niveau élevé des dépenses personnelles dans le matériel de transport. Les territoires, la Saskatchewan, Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse ont enregistré les niveaux les plus faibles.

Le tableau 6-4 illustre la proportion relative de la demande intérieure de transport en proportion de la demande intérieure finale provinciale en 1999.

TABLEAU 6-5 : CROISSANCE ANNUELLE DE LA DEMANDE INTÉRIEURE DE TRANSPORT, 1999

(%)

	Terre-Neuve	*Île-du-Prince-Édouard*	*Nouvelle-Écosse*	*Nouveau-Brunswick*	*Québec*	*Ontario*	*Manitoba*	*Saskatchewan*	*Alberta*	*Colombie-Britannique*	*Territoires*	*Canada*
Dépenses personnelles consacrées aux transports	**6,0**	**2,8**	**3,6**	**4,6**	**3,4**	**6,5**	**0,0**	**(1,8)**	**0,1**	**2,0**	**(9,2)**	**3,9**
Matériels de transport neufs et d'occasion	11,5	3,3	5,4	8,6	5,1	11,8	(1,6)	(3,8)	(0,8)	4,5	3,9	6,8
Dépenses de réparation et d'entretien	2,0	3,1	1,1	2,1	4,6	3,7	(0,5)	(1,7)	1,0	(0,4)	(2,3)	2,7
Carburants et lubrifiants de transport	2,4	1,7	3,7	0,6	0,1	3,0	2,0	0,1	(0,2)	(1,3)	(17,0)	1,2
Autres services automobiles	3,8	4,6	1,9	2,9	3,1	2,6	0,1	(0,5)	1,4	1,1	(9,0)	2,2
Achats de services de transport commercial	2,4	3,1	1,8	3,3	2,9	2,7	1,8	0,9	1,8	3,5	(15,6)	2,6
Investissements dans les transports	**15,3**	**8,2**	**8,1**	**7,2**	**14,5**	**15,7**	**7,3**	**1,6**	**4,3**	**18,9**	**3,2**	**12,9**
Infrastructures	4,6	3,1	(14,1)	(2,5)	3,0	(10,8)	(2,2)	1,1	9,0	20,1	(2,2)	0,0
Machines et matériels	21,9	14,3	19,4	12,4	19,7	26,3	11,9	1,9	2,6	18,3	18,3	18,6
Dépenses publiques consacrées aux transports	**4,4**	**(1,4)**	**(16,6)**	**(6,9)**	**(2,0)**	**(0,9)**	**(3,6)**	**(1,7)**	**4,6**	**12,1**	**(5,3)**	**(2,7)**
Total	**7,6**	**3,2**	**2,7**	**3,9**	**5,0**	**7,6**	**1,3**	**(1,0)**	**1,6**	**6,0**	**(5,7)**	**5,0**
Demande intérieure finale provinciale (DIFP)	7,2	2,8	7,1	7,0	3,8	5,1	3,6	3,1	3,4	3,6	(3,0)	4,4

Source : Dépenses personnelles: Comptes de recettes et de dépenses, données provinciales non publiées;
Investissements: Comptes de recettes et de dépenses, données non publiées, dépenses des gouvernements consacrées aux routes (chapitre sur les dépenses des gouvernements en transport), Statistique Canada, Ventes de véhicules automobiles neufs, cat. 63-007; Dépenses des gouvernements, dérivées des données du chapitre sur les dépenses des gouvernements en transport

Le tableau 6-5 illustre la croissance annuelle de la demande intérieure de transport en 1999. À Terre-Neuve, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique, la croissance de la demande de transport a dépassé la croissance de la demande intérieure finale provinciale. Terre-Neuve et l'Ontario ont enregistré la croissance la plus forte, alimentée par l'augmentation des achats de matériels par les consommateurs et les entreprises. Le fléchissement de la croissance de la demande de transport en Saskatchewan et dans les territoires concorde avec la baisse de la demande intérieure provinciale totale et résulte principalement de la diminution des achats de matériels par les consommateurs en Saskatchewan et de la baisse des achats de services de transport commercial dans les territoires.

TRANSPORTS ET EMPLOI 7

L'emploi dans l'industrie des transports a continué d'augmenter en 2000. Les salaires hebdomadaires moyens ont aussi été à la hausse alors que les relations de travail sont demeurées relativement stables.

Le secteur des transports a continué d'être une importante source d'emplois dans l'économie canadienne. En 2000, le nombre total d'employés dans le secteur s'élevait à quelque 855 000 personnes avec la création de plus de 18 000 emplois au cours de l'année.

Au cours de la période de 1996 à 2000, les transports ont représenté en moyenne 7 % de l'emploi total à temps plein au Canada. En 2000, il y avait plus de 12 millions d'employés à temps plein au pays. On estime que 7 % d'entre eux occupaient des emplois directement reliés aux transports.

Ce chapitre traite de l'emploi à temps plein dans les différents segments du secteur des transports et des services connexes. L'emploi y est abordé sous trois angles : le nombre d'employés occupant un emploi directement relié aux transports, la rémunération annuelle moyenne versée à ces employés et le nombre d'arrêts de travail survenus dans le secteur des transports. Dans certains cas, les données rapportées peuvent ne pas refléter entièrement tous les employés du secteur des transports ou ceux occupant des fonctions reliées aux transports. Une telle sous-estimation de l'emploi dans les transports s'explique principalement par le manque d'informations détaillées permettant une répartition appropriée de ces emplois ou la non-existence de données officielles pour certains types d'emplois spécifiques en transport.

MAIN-D'ŒUVRE

Entre 1996 et 2000, le nombre d'emplois à temps plein dans l'industrie des transports a augmenté de 9,3 % au Canada. Bien que l'emploi ait augmenté régulièrement depuis 1996, la hausse la plus importante a été enregistrée en 1999, alors que l'emploi a connu une croissance de 3,2 %.

En 2000, quelque 853 600 personnes ont travaillé dans le secteur des transports, soit une hausse de 2,2 % par rapport à 1999. Il s'agit de la deuxième hausse la plus importante enregistrée depuis 1997, avec la création de près de 18 000 emplois. Les services de transport ont représenté 75 % des emplois à temps plein en 2000. Les employés se livrant à des activités dans le domaine des infrastructures de transport et des services connexes ont représenté respectivement 10 et 11 %, alors que les personnes employées par les ministères et organismes gouvernementaux ont représenté les 3 % restants.

Historiquement, c'est l'industrie du camionnage qui est le principal employeur du secteur des transports, et la situation n'a pas changé en 2000, puisque le secteur du camionnage a représenté 37,1 % du total des emplois à temps plein. L'industrie du transport aérien s'est classée au deuxième rang, avec quelque 130 600 employés, soit une hausse de 5,8 % par rapport à 1999.

Ce chapitre se divise en six sections. Les quatre premières portent sur l'emploi à temps plein dans les différents segments de l'industrie des transports. Soit:

- Les services de transport
- Les infrastructures de transport
- Les services gouvernementaux reliés aux transports
- Les services connexes

Les salaires moyens par mode sont abordés dans la cinquième section. La dernière section traite des arrêts de travail.

Le tableau 7-1 illustre l'emploi dans l'industrie des transports, par catégorie, pour la période de 1996 à 2000.

SERVICES DE TRANSPORT

TRANSPORT FERROVIAIRE

Le nombre d'employés affectés directement à la prestation de services de transport ferroviaire a représenté en moyenne 73 % du nombre total d'employés entre 1995 et 1999, bien que l'emploi ait diminué de 17,4 % au cours de cette même période. Même si des compressions d'effectifs ont été enregistrées dans toutes les catégories d'emplois, elles ont surtout touché les emplois ayant un rapport direct avec les fonctions de transport.

TABLEAU 7-1 : EMPLOI DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR CATÉGORIE, 1996 – 2000

(Milliers de travailleurs)

	1996	1997	1998	1999	2000[r]
Services de transport					
Transport aérien[A]	61,5	70,2	78,2	84,1	90,1
Transport maritime[B]	29,5	26,7	26,1	27,9	30,3
Transport ferroviaire[C]	35,1	34,0	32,5	31,3	31,3
Transport par camion[D]	294,1	298,0	301,4	314,3	316,4
Transport par autobus/urbain[E]	59,2	61,0	62,9	64,1	64,9
Services locaux[F]	35,5	36,4	37,3	38,2	39,1
Autres[G]	64,9	63,7	62,7	64,5	67,6
Total	**579,8**	**590,0**	**601,2**	**624,3**	**639,6**
Infrastructures de transports					
Transport aérien[H]	N/D	N/D	2,7	2,8	3,0
Transport maritime[I]	1,7	1,6	1,5	1,5	1,5
Transport ferroviaire[J]	12,9	12,5	12,6	11,8	11,8
Transport routier[K]	68,8	65,2	66,5	68,0	68,9
Total	**83,4**	**79,3**	**83,3**	**84,1**	**85,2**
Services gouvernementaux[L]	**32,5**	**28,9**	**28,5**	**28,4**	**28,1**
Services connexes					
Transport aérien[M]	29,5	30,5	35,8	36,5	37,5
Transport maritime[N]	5,6	5,7	5,4	5,4	5,4
Autres services[O]	49,9	53,1	54,6	56,2	57,8
Total	**85,0**	**89,3**	**95,8**	**98,1**	**100,7**
Total général[P]	**780,6**	**787,7**	**808,8**	**834,9**	**853,6**

Notes : En raison des données confidentielles qui ne sont incluses que dans les totaux ou le total général, ce dernier ne correspond pas nécessairement à la somme de chaque section.
r : Estimation de Transports Canada. **N/D** : non disponible.

Sources :
A : L'an 2000 est basé sur 12 mois de données établies en moyenne annuelle. Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002.
B : Statistique Canada, EERH. L'an 2000 est basé sur 12 mois de données annuelles moyennes.
C : Estimations de Transports Canada basées sur le cat. 52-216 de Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada.
D : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, cat. 53-222, EERH, Transports Canada.
E : Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215, Transports Canada.
F : Estimations de Transports Canada basées sur les données censitaires de 1991 et 1996.
G : Données sur le transport en commun, autres données sur le transport, sur le transport par pipeline, EERH.
H : Administrations aéroportuaires canadiennes, Administrations aéroportuaires locales, Transports Canada.
I : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Administrations portuaires canadiennes.
J : Estimations de Transports Canada basées sur le cat. 52-216 de Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada.
K : Estimations de Transports Canada basées sur les données censitaires de 1991 et 1996.
L : Estimations gouvernementales, estimations de Transports Canada pour ce qui est de l'emploi dans les provinces et les territoires.
M : Statistique Canada, EERH – Services de voyage. L'an 2000 est basé sur 12 mois de données.
N : Administrations de pilotage, BCMEA, AEM.
O : Bureau d'assurance du Canada, Recensement.
P : À l'exclusion des employés à temps partiel.

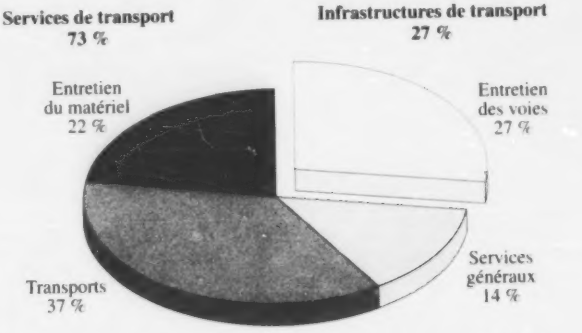
TABLEAU 7-2 : L'EMPLOI DANS LES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE, 1995 – 1999

	Total secteur ferroviaire[1]	*Services de transport*	*Classe I*	*Classe II et III*[1]
1995				
Services généraux[2]		6 801	6 236	565
Transport		19 719	17 676	2 043
Entretien du matériel		11 405	10 243	1 162
Total	**51 754**	**37 925**	**34 155**	**3 770**
1996				
Services généraux[2]		6 013	5 477	536
Transport		18 206	16 225	1 981
Entretien du matériel		10 886	9 757	1 129
Total	**48 038**	**35 105**	**31 459**	**3 646**
1997				
Services généraux[2]		5 789	5 288	501
Transport		17 719	15 684	2 035
Entretien du matériel		10 486	9 352	1 134
Total	**46 537**	**33 994**	**30 324**	**3 670**
1998				
Services généraux[2]		5 778	5 298	480
Transport		16 915	14 708	2 207
Entretien du matériel		11 022	8 774	1 145
Total	**45 061**	**33 715**	**28 780**	**3 832**
1999				
Services généraux[2]		5 968	5 470	498
Transport		15 753	13 728	2 025
Entretien du matériel		9 594	8 485	1 109
Total	**43 144**	**31 315**	**27 683**	**3 532**

1 Le total de l'emploi dans le secteur ferroviaire se limite au personnel des transporteurs (à l'exclusion des services ferroviaires accessoires).
2 Nombre estimatif d'employés des services généraux affectés aux services de transport.
3 Les données peuvent être sous-estimées en raison de l'exclusion d'un certain nombre de plus petites compagnies de chemin de fer de classe III et de certaines compagnies de classe II qui n'ont pas fourni de données sur l'emploi.

Source : Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada, cat. 52-216, Transports Canada

FIGURE 7-1 : RÉPARTITION DES EMPLOIS DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE PAR CATÉGORIE, 1999



Source : Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada, cat. 52-216, Transports Canada

En 1999, les données sur l'emploi révèlent une baisse de 3,5 % des activités liées aux services de transport ferroviaire par rapport à 1998. Une hausse de 3,3 % a été enregistrée dans le nombre d'employés des services généraux. Bien que cette hausse ait mis un terme à la baisse affichée par cette catégorie d'emplois entre 1995 et 1999, elle a été neutralisée par les baisses de 6,1 % et de 3 % enregistrées respectivement cette même année dans le nombre de préposés au transport et d'employés affectés à l'entretien du matériel. La baisse de l'emploi en 1999 est principalement due à des réductions d'effectifs, de plus de 1 000 employés, effectuées par les transporteurs de classe I.

Le tableau 7-2 illustre l'emploi dans les services de transport ferroviaire par catégorie, entre 1995 et 1999.

La figure 7-1 illustre la répartition des emplois dans le secteur ferroviaire en 1999 par catégorie.

CAMIONNAGE

Moyennes et grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui[1]

En 1999, le nombre d'emplois dans les moyennes et grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui a affiché sa plus forte hausse en cinq ans. Le nombre de chauffeurs a augmenté de 6,3 %, alors que le nombre d'employés affectés à l'entretien, aux garages, aux

1 Une définition des moyennes et larges entreprises de camionnage pour compte d'autrui est fournie au chapitre 11, Structure de l'industrie des transports.

terminaux et d'autres employés a augmenté de 17,6 %, ce qui s'est soldé par une hausse globale de l'emploi de 11 % par rapport à 1998. Entre 1995 et 1999, les chauffeurs ont représenté un peu plus de la moitié des employés des moyennes et grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui. En 1999, la proportion de chauffeurs était en moyenne de 55 %.

Le tableau 7-3 illustre le nombre de personnes employées par les moyennes et les grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui entre 1995 et 1999.

TABLEAU 7-3 : L'EMPLOI DANS LES MOYENNES ET GRANDES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, 1995 – 1999

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Chauffeurs	50 323	51 833	51 256	52 739	56 037
Autres employés[1]	39 963	37 182	40 397	39 685	46 600
Total	**90 286**	**89 015**	**91 653**	**92 424**	**102 637**

Note : Comprend les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada touchant des recettes annuelles égales ou supérieures à 1 million $.
1 Employés affectés à l'entretien, aux garages, aux terminaux et autres employés.

Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, cat. 53-222, et totalisations spéciales

En 1999, 102 637 personnes ont travaillé pour les moyennes et grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Les employés travaillant en Ontario ont représenté 40 % de ce nombre, alors que ceux travaillant dans les provinces des Prairies et au Québec, 25 et 20 % respectivement. Bien que l'emploi ait augmenté dans toutes les régions, les plus fortes hausses ont eu lieu en Ontario et dans les Prairies, où l'emploi a augmenté de plus de 3 700 personnes.

Le tableau 7-4 illustre la répartition régionale des employés travaillant pour les moyennes et grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 1998 et 1999.

Petits transporteurs pour compte d'autrui

Le nombre d'employés travaillant pour les petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui a légèrement augmenté de 4 % en 1998. Cette hausse est entièrement attribuable à une augmentation du nombre d'employés à temps plein, qui ont représenté 76 % de toutes les personnes à l'emploi des petits transporteurs pour compte d'autrui.

Le tableau 7-4 illustre le nombre d'employés à temps plein et à temps partiel ayant travaillé pour de petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 1997 et 1998.

Transporteurs privés

En 1998, 17 600 employés ont travaillé pour des transporteurs privés. Les chauffeurs locaux ont représenté 45 % de ce nombre, alors que les autres employés et les chauffeurs routiers ont représenté respectivement 30 et 25 %. Ce sont des entreprises de l'Ontario et du Québec qui ont employé la majorité des travailleurs, soit 43 et de 28 % respectivement.

TABLEAU 7-4 : L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, PAR RÉGION

		Canada	*Atlantique*	*Québec*	*Ontario*	*Prairies*	*Colombie-Britannique*
Employés des moyennes et grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui[1]							
1998	Chauffeurs	52 739	3 132	11 989	20 793	12 854	3 971
	Autres employés	39 685	3 907	7 295	16 626	9 120	2 737
	Total	**92 424**	**7 039**	**19 284**	**37 419**	**21 974**	**6 708**
1999	Chauffeurs	56 037	3 399	12 629	21 741	13 311	4 957
	Autres employés	46 600	3 954	7 492	19 445	12 418	3 291
	Total	**102 637**	**7 353**	**20 121**	**41 186**	**25 729**	**8 248**
Employés des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui[2 3]							
1997	Temps plein	25 624	1 911	7 065	5 265	7 415	3 968
	Temps partiel	9 409	796	1 805	2 429	2 837	1 542
1998	Temps plein	27 693	2 322	7 392	4 714	7 768	5 497
	Temps partiel	8 640	871	2 295	1 610	2 561	1 303
Employés des transporteurs privés[4]							
1997	Chauffeurs routiers	4 379	133	1 007	2 364	533	342
	Chauffeurs locaux	8 001	433	2 297	2 897	1 257	1 117
	Autres employés	5 212	154	1 596	2 326	469	667
	Total	**17 592**	**720**	**4 900**	**7 587**	**2 259**	**2 126**
1998[5]	Chauffeurs routiers	4 381	133	1 007	2 365	533	342
	Chauffeurs locaux	8 005	433	2 298	2 898	1 258	1 118
	Autres employés	5 214	154	1 597	2 327	469	667
	Total	**17 600**	**720**	**4 902**	**7 590**	**2 260**	**2 127**
Employés des propriétaires-exploitants[2 3]							
1997	Temps plein	64 242	5 699	12 593	18 597	18 022	9 330
1998	Temps plein	63 304	5 485	10 357	21 396	17 259	8 809

1 Les données sur l'emploi en Colombie-Britannique comprennent également celles des territoires. Comprend les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et touchant des recettes annuelles égales ou supérieures à 1 million $. Autres employés : employés affectés à l'entretien, aux garages, aux terminaux et autres employés.
2 Les données d'emploi pour les territoires sont incluses dans celles de la Colombie-Britannique.
3 Les données de 1999 ne sont pas disponibles auprès de Statistique Canada.
4 L'*Enquête sur le camionnage privé* de Statistique Canada a été suspendue jusqu'à nouvel ordre.
5 Estimations de Transports Canada.

Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, cat. 53-222, et Transports Canada

Le tableau 7-4 illustre la répartition régionale des personnes employées par les entreprises de camionnage privées, par catégorie, en 1997 et 1998.

Propriétaires-exploitants

En 1998, 64 884 employés à temps plein étaient à l'emploi de propriétaires-exploitants. Ce sont des entreprises de l'Ontario et des Prairies qui ont été les principaux employeurs, représentant respectivement 34 et 27 % de ce nombre.

Le tableau 7-4 illustre la répartition régionale des personnes à temps plein ayant travaillé pour des propriétaires-exploitants en 1997 et 1998.

Total de l'emploi dans le secteur du camionnage

Le nombre total d'employés dans l'industrie du camionnage a augmenté de 5 % entre 1995 et 1998. Les propriétaires-exploitants ont principalement contribué à cette augmentation, avec près de 6 000 emplois créés au cours de cette période dans ce secteur. En 1998, l'emploi a augmenté dans tous les secteurs, la plus forte hausse ayant été enregistrée dans le nombre de chauffeurs-livreurs. Bien qu'une ventilation détaillée des employés ne soit pas disponible par secteur pour 1999, les estimations révèlent une hausse de 4,3 % de l'emploi par rapport à 1998. En 1999, les moyennes et grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont signalé une hausse de l'emploi de 11 %.

Le tableau 7-5 illustre l'emploi dans l'industrie du camionnage, par secteur, entre 1995 et 1999.

TABLEAU 7-5 : TOTAL DE L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1995 – 1999

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Pour compte d'autrui					
Moyennes et grandes entreprises[1]	90 286	89 015	91 654	92 424	102 637
Petites entreprises[2]	32 388	35 754	35 033	36 333	N/D
Entreprises privées[3]	20 242	19 993	17 592	17 600	N/D
Propriétaires-exploitants	57 335	61 377	64 242	63 304	N/D
Total partiel	**200 251**	**206 139**	**208 521**	**209 661**	N/D
Chauffeurs-livreurs[4]	95 940	97 400	98 900	100 409	N/D
Total	**296 191**	**303 539**	**307 421**	**310 070**	**N/D**

1 Comprend les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui touchent des recettes d'exploitation annuelles égales ou supérieures à 1 million $.
2 Comprend les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui touchent des recettes d'exploitation annuelles supérieures à 30 000 $ et inférieures à 1 million $. Comprend les employés à temps partiel.
3 Comprend les transporteurs privés domiciliés au Canada dont les dépenses d'exploitation annuelles sont égales ou supérieures à 1 million $. L'Enquête sur le camionnage privé de Statistique Canada a été suspendue jusqu'à nouvel ordre. Les données relatives à 1998 sont des estimations de Transports Canada reposant sur les données de 1997.
4 D'après les données censitaires de 1996. Valeurs estimatives pour 1995, 1997 et 1998.

Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, cat. 53-222; EERH, cat. 72-002, et Transports Canada.

AUTOBUS

L'emploi dans l'industrie du transport de voyageurs par autobus et du transport urbain a augmenté de 5 % entre 1995 et 1999. En 1999, le nombre d'employés à temps plein a augmenté de moins de 2 %. Sur les 64 057 employés qui travaillaient dans le secteur cette année-là, 58 % étaient à l'emploi d'entreprises de transport en commun et 31 % ont travaillé pour des entreprises de transport scolaire.

Les exploitants de services interurbains ont réduit leurs effectifs de façon significative depuis le milieu des années 1990. En 1999, le nombre d'employés se chiffrait à 3 127, soit 1,8 % de moins qu'en 1996. Des compressions importantes ont été effectuées dans la catégorie des autres employés, et dans le nombre de chauffeurs en 1998.

En 1999, l'emploi a chuté de 2 % dans l'industrie du transport scolaire. Cette baisse est attribuable essentiellement à une diminution du nombre de chauffeurs. Malgré cela, le secteur du transport scolaire a affiché la plus forte croissance de toute l'industrie du transport de voyageurs par autobus et du transport urbain, avec la création de plus de 4 000 emplois entre 1995 et 1999.

Les exploitants de services d'autobus nolisés et de services de navette ont signalé des hausses dans le nombre total d'employés à temps plein pour la deuxième année consécutive. En 1999, l'augmentation du nombre de chauffeurs à l'emploi des exploitants de services d'autobus nolisés a neutralisé la baisse du nombre de mécaniciens et des autres employés, ce qui s'est traduit par une augmentation globale de 4,3 % de l'emploi. Dans l'industrie des services de navette, l'emploi a augmenté

TABLEAU 7-6 : EMPLOYÉS À TEMPS PLEIN DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR AUTOBUS ET DU TRANSPORT URBAIN, 1995 – 1999

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Services interurbains					
Chauffeurs	1 643	1 419	1 446	1 561	1 527
Mécaniciens	242	149	145	157	153
Autres employés	1 660	1 571	1 369	1 478	1 446
Total	**3 545**	**3 139**	**2 960**	**3 196**	**3 127**
Transport scolaire					
Chauffeurs	15 007	13 638	16 370	17 676	17 292
Mécaniciens	820	780	861	930	909
Autres employés	1 663	1 398	1 478	1 596	1 561
Total	**17 490**	**15 816**	**18 709**	**20 202**	**19 762**
Services d'autobus nolisés[1]					
Chauffeurs	1 720	2 431	1 782	2 290	2 521
Mécaniciens	214	219	160	274	193
Autres employés	508	740	428	551	536
Total	**2 442**	**3 390**	**2 370**	**3 115**	**3 250**
Services de navette[2]					
Chauffeurs			402	462	594
Mécaniciens			30	16	29
Autres employés			74	73	131
Total	**N/D**	**N/D**	**506**	**551**	**754**
Transport urbain					
Général et administration	4 160	4 114	4 014	3 344	3 805
Opérations de transport	25 447	22 807	22 474	22 697	23 231
Entretien des véhicules	7 888	9 931	9 990	9 826	10 128
Total	**37 494**	**36 852**	**36 478**	**35 867**	**37 164**
Total – Employés à temps plein	**60 971**	**59 197**	**61 023**	**62 931**	**64 057**

Note : Comprend les employés à temps plein des entreprises dont les recettes annuelles sont supérieures à 2 millions $.
1 Les données relatives à 1995 et 1996 comprennent les « exploitants de services de navette et le transport d'agrément ».
2 Les données d'emploi pour le "transport de tourisme et d'agrément par autobus" ne sont pas disponibles pour les années antérieures à 1997.

Source : Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215, et totalisations spéciales

dans toutes les catégories en 1999, les chauffeurs représentant 65 % des nouveaux employés.

L'emploi dans les services urbains de transport en commun a augmenté de 3,6 % en 1999. Cette hausse a mis un terme à la baisse enregistrée au cours des quatre dernières années. Le nombre d'employés affectés aux services de transport et à l'entretien des véhicules a atteint son plus haut niveau depuis 1996.

Le tableau 7-6 illustre les données d'emploi à temps plein dans l'industrie du transport de voyageurs par autobus et du transport urbain entre 1995 et 1999.

SERVICES DE TAXI ET DE LIMOUSINE

L'emploi ne peut être déterminé de façon précise dans ce segment de l'industrie sur une base annuelle. En 2000, un nombre estimatif de 39 000 personnes ont fourni des services de taxi et de limousine. Ce nombre a été obtenu en appliquant le taux de croissance annuel (calculé sur la période de 1991 à 1996) dans l'industrie des services de taxi et de limousine aux données du recensement de 1996[2]. En 1996, les employés de l'Ontario et du Québec ont représenté respectivement 39 et 24 % du nombre total d'employés.

TRANSPORT MARITIME

Entre 1996 et 2000, le nombre annuel moyen d'emplois dans l'industrie du transport maritime, y compris dans les services accessoires, a augmenté de 2,9 %. En 2000, le nombre de personnes travaillant dans ce secteur s'est chiffré à 30 266, soit le plus haut niveau enregistré au cours des cinq dernières années et une augmentation de 8,4 % par rapport à 1999.

En 2000, le nombre annuel moyen d'emplois, à l'exclusion des services accessoires au transport maritime, a augmenté de 11 %. Bien que le nombre d'emplois ait augmenté dans toutes les régions, trois provinces ont contribué à 85 % de cette augmentation : la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec. Le nombre d'employés dans ces provinces a augmenté de plus de 500 en 2000. La Colombie-Britannique et la Région de l'Atlantique ont enregistré leurs plus hauts niveaux d'emploi entre 1996 et 2000, représentant respectivement 43 et 25 % du nombre total d'emplois.

Le tableau 7-7 illustre le nombre annuel moyen d'emplois dans l'industrie du transport maritime entre 1996 et 2000.

Opérateurs de traversiers

Le nombre total d'emplois chez les opérateurs canadiens de traversiers a chuté de 17 % entre 1996 et 1999. Cette baisse est essentiellement attribuable à une diminution de 50 % du nombre d'employés travaillant dans la Région de l'Atlantique suite à l'inauguration en 1997 du Pont de la Confédération reliant l'Île-du-Prince-Édouard au continent. Le niveau d'emploi est demeuré relativement constant depuis. Le nombre d'employés des opérateurs de traversiers en Colombie-Britannique a légèrement baissé ces dernières années et a retrouvé des niveaux proches de ceux de 1996.

Le tableau 7-8 illustre le nombre d'employés des opérateurs canadiens de traversiers, par région, entre 1995 et 1999.

TABLEAU 7-7 : NOMBRE ANNUEL MOYEN D'EMPLOIS DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME, 1996 – 2000

	1996	1997	1998	1999	2000
Région de l'Atlantique[1]	3 482	3 461	3 945	4 241	4 536
Québec	3 068	2 516	2 269	2 463	2 921
Ontario	2 883	2 361	2 463	2 707	3 215
Colombie-Britannique	8 073	7 554	6 669	6 929	7 441
Autres régions	276	248	168	150	161
Canada	17 783	16 140	15 514	16 490	18 274
Total transport maritime[2]	**29 516**	**26 726**	**26 097**	**27 911**	**30 266**

Note : Données basées sur des données annuelles pondérées sur 12 mois

1 Les données de 1999 et 2000 ne comprennent pas les employés du secteur maritime qui ne se livrent pas à des services accessoires et sont situés à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard

2 Y compris les services accessoires.

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002.

TABLEAU 7-8 : RÉPARTITION RÉGIONALE DES EMPLOYÉS DES OPÉRATEURS DE TRAVERSIERS, 1995 – 1999

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Région de l'Atlantique[1]	3 310	3 310	1 670	1 670	1 670
Québec	610/740	597	710	710	710
Ontario	450	327	344	335	335
Colombie-Britannique	4 605	4 785	4 872	4 822	4 792
Prairies et Territoires[2]	57	57	57	57	65
Total	**8 395/8 495[3]**	**9 076**	**7 653**	**7 594**	**7 572**

Note : Données limitées aux membres de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers. Les données sont susceptibles de sous-estimer l'emploi réel, puisque des données d'emploi n'étaient pas disponibles pour tous les opérateurs de traversiers.

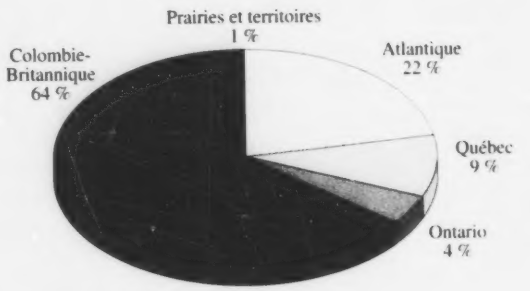
1 Région de l'Atlantique: Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve

2 Prairies et Territoires : Manitoba et Territoires du Nord-Ouest

3 Les chiffres fractionnés sont attribuables aux fluctuations saisonnières.

Source : Association canadienne des opérateurs de traversiers

FIGURE 7-2 : RÉPARTITION RÉGIONALE DES EMPLOYÉS DES OPÉRATEURS DE TRAVERSIERS, 1999



Source : Association canadienne des opérateurs de traversiers

2 En 1996, on comptait 35 490 chauffeurs de taxi et de limousine selon les données du recensement.

Le figure 7-2 illustre la répartition régionale des employés des opérateurs de traversiers en 1999.

TRANSPORT AÉRIEN

L'emploi dans l'industrie du transport aérien a augmenté de 28,5 % au cours des cinq dernières années. Au milieu des années 1990, plus de 75 % de toutes les personnes travaillant dans le secteur du transport aérien étaient à l'emploi de transporteurs aériens des niveaux I à III. Cette proportion baisse régulièrement depuis 1996, et n'était plus que de 64 % en 1999. Il n'en reste pas moins que des hausses d'effectifs ont été enregistrées dans toutes les catégories d'emplois du transport aérien entre 1995 et 1999.

En 1999, l'emploi chez les transporteurs aériens des niveaux I à III a augmenté de moins de 2%. Les pilotes et les copilotes ont compté pour 65 % de cette augmentation alors que les employés de gestion et d'administration générales ont représenté 26 %. Pour les transporteurs du niveau IV, l'emploi a chuté de 8,6 % en 1999, soit la plus forte baisse enregistrée depuis cinq ans.

Le tableau 7-9 illustre l'emploi dans l'industrie du transport aérien entre 1995 et 1999.

TABLEAU 7-9 : EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN, 1995 – 1999

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999[P]*
Niveaux I à III[1]					
Pilotes et copilotes	6 295	6 478	6 549	7 377	7 834
Autre personnel navigant	8 010	8 593	9 126	9 982	10 113
Gestion et administration générales	3 590	3 523	3 631	4 013	4 227
Autre personnel	28 408	28 411	29 200	31 650	31 631
Total	**46 303**	**47 005**	**48 506**	**53 022**	**53 805**
Niveau IV – total[2]	**4 077**	**4 537**	**4 361**	**4 646**	**4 226**
Niveaux I à IV – total	**50 380**	**51 542**	**52 867**	**57 668**	**58 031**
Total général[3]	**60 870**	**61 475**	**70 232**	**78 223**	**84 658**

P = Données préliminaires.

1 Comprend les transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, ont transporté au moins 5 000 passagers payants ou au moins 1 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

2 Comprend les transporteurs aériens canadiens qui ne sont pas classés dans les niveaux I à III et qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, ont touché des recettes brutes annuelles d'au moins 500 000 $ au titre des services aériens pour lesquels ils détenaient une licence. (http://www.tc.gc.ca/actsregs/ct-ltc/ltc1.html)

3 Services accessoires : Emplois qui sont rattachés à l'industrie du transport aérien mais qui ne sont pas définis dans le catalogue de Statistique Canada.

Source : Statistique Canada, Aviation civile canadienne, cat. 51-206, et Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002

AUTRES EMPLOIS

Il y a un certain nombre d'employés qui travaillent pour des entreprises offrant des services de transport en commun de passagers ou d'autres services accessoires à l'industrie du transport de voyageurs par autobus et de transport en commun qui sont exclus de l'enquête de Statistique Canada sur le transport par autobus. Ces employés sont compris dans la catégorie « Autres » services de transport en commun de passagers au tableau 7-10. Entre 1996 et 2000, l'emploi dans cette catégorie a augmenté de 12 % en dépit d'une légère baisse en 1997.

En 2000, le nombre de personnes travaillant dans d'autres services de transport s'est chiffré à 40 350, soit le plus haut niveau d'emploi enregistré dans cette catégorie depuis 1996.

Bien que le nombre d'employés travaillant dans le secteur du transport par pipeline ait chuté de 4 % au cours des cinq dernières années, il a augmenté de 5 % en 2000.

Le tableau 7-10 illustre l'emploi dans d'autres professions directement reliées aux transports entre 1996 et 2000.

TABLEAU 7-10 : AUTRES EMPLOIS DIRECTS RELIÉS AUX TRANSPORTS, 1996 – 2000

	1996	*1997*	*1998*	*1999*	*2000[1]*
Autres services de transport en commun des passagers	18 321	17 172	17 465	19 115	20 558
Autres services de transport	39 562	39 514	38 687	39 005	40 350
Transport par pipeline	7 005	7 027	6 590	6 419	6 740
Total	**64 888**	**63 713**	**62 742**	**64 539**	**67 648**

1 Basées sur 12 mois de données annuelles moyennes.

Source: Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002

DONNÉES MANQUANTES SUR LES SERVICES DE TRANSPORT

Les données présentées dans cette section sont susceptibles de sous-estimer le nombre d'employés qui se livrent à la prestation de services de transport dû à un manque de données détaillées ou à l'inexistence de données dans certains segments de l'industrie. À titre d'exemple, les données d'emploi pour les transporteurs aériens des niveaux V et VI, l'aviation générale ou les transporteurs privés, ne sont pas disponibles. Dans le secteur du transport maritime, le nombre d'employés qui travaillent pour les conférences maritimes exerçant leurs activités au Canada n'est pas connu. De plus, il est impossible d'établir avec précision le nombre de personnes qui travaillent pour les entreprises de taxi et de limousine puisque que les données ne seront pas disponibles avant le recensement de 2001. Plusieurs autres travailleurs à l'emploi de transporteurs étrangers exploitant des services à destination et (ou) en provenance du Canada ne sont pas reflétés dans les données d'emploi.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Cette section traite de l'emploi dans les aéroports, les havres, les ports et autres infrastructures de transport. Elle vise également les employés expressément affectés à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Au cours de la période 1995 à 1999, le nombre total d'employés affectés aux services d'infrastructure ferroviaire a diminué de 14,7 %. En 1999, la diminution du nombre d'emplois s'est chiffrée en moyenne à 7 %, la plus forte baisse enregistrée ces trois dernières années. Les compressions de personnel effectuées par les compagnies de classe I ont principalement contribué à cette baisse, puisqu'elles se sont chiffrées à 7 %. De plus, en 1999, les compagnies ferroviaires des classes II et III ont accusé une diminution de l'emploi de 7,6 %. Les employés expressément affectés à la construction et à l'entretien des voies, des structures et des installations de signalisation ont représenté en moyenne 27 % de l'effectif total au cours des cinq dernières années dans l'industrie ferroviaire et chez les transporteurs de classe I. Ce ratio a été de 32 % pour les transporteurs ferroviaires des classes II et III.

Le tableau 7-11 donne une ventilation du nombre d'employés affectés aux services d'infrastructure ferroviaire sur la période de 1995 à 1999.

TABLEAU 7-11 : EMPLOIS DANS LES SERVICES D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE, 1995 – 1999

	Total secteur ferroviaire[1]	*Services infrastructure*	*Classe I*	*Classe II et III*
1995				
Services généraux[2]		2 274	1 999	275
Entretien des voies		11 555	9 999	1 556
Total	**51 754**	**13 829**	**11 998**	**1 831**
1996				
Services généraux[2]		2 041	1 782	259
Entretien des voies		10 892	9 392	1 500
Total	**48 038**	**12 933**	**11 174**	**1 759**
1997				
Services généraux[2]		1 965	1 726	239
Entretien des voies		10 578	9 064	1 514
Total	**46 537**	**12 543**	**10 790**	**1 753**
1998				
Services généraux[2]		2 054	1 825	229
Entretien des voies		10 634	9 001	1 633
Total	**45 061**	**12 688**	**10 826**	**1 862**
1999				
Services généraux[2]		2 052	1 816	236
Entretien des voies		9 743	8 260	1 484
Total	**43 144**	**11 795**	**10 076**	**1 719**

1 L'emploi total dans le secteur ferroviaire se limite au personnel des transporteurs, il n'inclut pas les services accessoires.
2 Nombre estimatif d'employés des services généraux affectés aux infrastructures ferroviaires.

Source : Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada, cat. 52-216; Transports Canada

ROUTES

L'emploi dans la construction et l'entretien des routes canadiennes subit fortement l'influence des fluctuations économiques et saisonnières. Il est difficile à déterminer avec précision sur une base annuelle pour les ministères de la Voirie à l'échelle fédérale, provinciale ou municipale.

En 2000, un nombre estimatif de 68 900 personnes travaillaient dans le secteur des routes et de la construction lourde. Ce chiffre a été obtenu en appliquant le taux de croissance des dépenses publiques consacrées aux routes calculé sur la période 1996-2000 aux données censitaires de 1996[3]. Cette estimation est susceptible de surestimer le nombre réel de personnes qui ont participé directement à la construction et à l'entretien des routes au Canada, étant donné que la proportion d'employés affectés à des travaux de construction lourde n'a pu être retranchée.

TRANSPORT MARITIME

Administrations portuaires canadiennes

En 2000, le nombre total d'employés qui ont travaillé pour les administrations portuaires canadiennes a diminué de 7,2 % par rapport à l'année précédente. Les effectifs ont diminué dans toutes les catégories d'emploi, bien que la baisse globale soit essentiellement attribuable à une diminution du nombre d'employés à temps partiel.

Le tableau 7-12 illustre les données d'emploi des administrations portuaires canadiennes, par catégorie, pour la période de 1998 à 2000.

TABLEAU 7-12 : EMPLOI AU SEIN DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES, 1998 – 2000

	Année	*Gestion*	*Administration*	*Autre*	*Total*
Total des employés	**1998**	219	315	647	1 181
Temps plein		209	265	405	879
Temps partiel		5	39	202	246
Contractuels		5	11	40	56
Total des employés	**1999**	215	346	694	1 255
Temps plein		208	303	411	922
Temps partiel		1	34	214	249
Contractuels		6	9	69	84
Total des employés	**2000**	214	332	618	1 164
Temps plein		200	309	418	927
Temps partiel		10	18	83	111
Contractuels		4	4	118	127

Note : Les totaux ne correspondent pas à la somme des catégories puisque certains ports n'ont pas fourni une ventilation détaillée de leur personnel.

Source : Administrations portuaires canadiennes

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Au cours de la période 1996-1998, l'emploi total déclaré par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) a diminué de 12 %, cette baisse s'explique principalement par une diminution de l'effectif affecté aux opérations. En décembre 1998, l'AVMSL est devenue la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) et, en 1999, l'emploi a chuté de 8 % de plus, baisse résultant également d'une diminution du nombre d'employés affectés aux opérations. Les données préliminaires relatives aux huit premiers mois de 2000 n'indiquent aucune variation dans le nombre d'employés à plein temps travaillant pour la CGVMSL, bien que la répartition de ces employés entre les différentes catégories d'emploi ait légèrement changé.

3 En 1996, 68 820 personnes travaillaient sous la rubrique "Routes et construction lourde" selon les données du recensement.

Le tableau 7-13 illustre les données d'emploi de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent de 1996 à 2000.

TABLEAU 7-13 : EMPLOI PAR CATÉGORIE, CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1996 – 2000

	1996	*1997*	*1998*[1]	*1999*[2]	*2000*[3]
Gestion	13	12	15	11	13
Administration	86	84	70	65	66
Opérations	611	591	540	499	496
Total	**710**	**687**	**625**	**575**	**575**
Temporaires	34	49	33	39	46

1 Au 31 décembre 1998, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.
2 En décembre 1999, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.
3 En août 2000, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

TRANSPORT AÉRIEN

En 2000, 2 972 employés ont travaillé dans les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA), soit 4,7 % de plus qu'en 1999. Leurs principaux employeurs ont été les administrations aéroportuaires canadiennes (AAC) et les administrations aéroportuaires locales (AAL). Les employés de Transports Canada en voie d'être mutés, qui représentaient moins de 4 % de ce chiffre, ont diminué de 63 %. Les plus fortes hausses d'effectifs ont été enregistrées dans le Centre et dans l'Est du Canada. Les chiffres relatifs à l'emploi déclarés par les AAC et les AAL dans la région du Centre ont été supérieurs de 10 % par rapport à l'an dernier, alors que l'emploi dans la région de l'Atlantique a plus que doublé.

Le tableau 7-14 indique le nombre d'employés travaillant dans les aéroports du Réseau national d'aéroports du Canada en 2000.

TABLEAU 7-14 : EMPLOI DANS LES AÉROPORTS DU RNA, 2000

	AAC/AAL	*Employés de Transports Canada en voie d'être mutés dans les aéroports du RNA*	*Total*
Atlantique[1]	300	84	384
Centre[2]	1 660	0	1 660
Ouest[3]	861	26	887
Territoires[4]	41	0	41
Total	**2 862**	**110**	**2 972**

1 Terre-Neuve, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick.
2 Ontario, Québec.
3 Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Colombie-Britannique.
4 Yukon, Nunavut, Territoires du Nord-Ouest.

Source : AAC, AAL, Transports Canada

DONNÉES MANQUANTES SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le nombre réel d'employés travaillant dans les installations de transport ou affectés à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport canadiennes n'est pas fidèlement représenté dans cette section. De nombreux employés n'ont pas été saisis en raison de l'absence de données détaillées ou de l'inexistence de celles-ci. Par exemple, il a été impossible de déterminer avec précision le nombre d'employés affectés à la construction et à l'entretien des routes au Canada car le pourcentage de travailleurs oeuvrant dans le secteur de la construction lourde n'est pas connu. Les données sur l'emploi dans le secteur maritime ne comprennent pas les employés qui travaillent pour des entreprises privées et des terminaux, ceux à l'emploi d'administrations non portuaires, ceux qui se livrent à des activités de dragage, de construction et d'entretien des quais et des postes d'amarrage, ou qui remplissent d'autres fonctions ayant trait aux infrastructures. Enfin, les données sur l'emploi dans les aéroports ne comprennent pas les employés qui travaillent dans des aéroports ou des installations n'appartenant pas au Réseau national d'aéroports.

SERVICES GOUVERNEMENTAUX DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

SERVICES FÉDÉRAUX

En 2000-2001, le nombre d'employés à temps plein que le gouvernement fédéral prévoyait affecter au secteur des transports a chuté de 3 %, pour s'établir à 8 488. Ces employés sont pour la plupart à l'emploi de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne. Toutefois, les données rapportées ne reflètent pas fidèlement le nombre d'employés qui remplissent des fonctions reliées aux transports dans les différents ministères et organismes du gouvernement fédéral. Cela s'explique par le fait que les données d'emploi ne sont pas disponibles à un niveau de détail suffisant pour permettre que ces activités de transport soient clairement répertoriées. Parmi les ministères et organismes fédéraux qui comptent des employés exerçant des fonctions reliées aux transports et qui ne sont pas saisis dans les données d'emploi, mentionnons Agriculture et Agroalimentaire Canada, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, Patrimoine canadien, Citoyenneté et immigration Canada, la Commission de la capitale nationale et la Gendarmerie royale du Canada.

Le tableau 7-15 indique les équivalents temps plein prévus dans les ministères et organismes fédéraux qui remplissaient des fonctions directement reliées aux transports au cours des cinq dernières années.

TABLEAU 7-15 : ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN PRÉVUS DANS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES FÉDÉRAUX

	1996/97	*1997/98*	*1998/99*	*1999/00*	*2000/01*
Transports Canada	12 257	4 840	4 480	4 204	4 071
Garde côtière canadienne[1]		4 007	3 945	4 086	3 928
Bureau de la sécurité des transports	255	223	229	234	230
Office des transports du Canada	356	260	249	249	251
Tribunal de l'aviation civile	8	8	8	8	8
Total	**12 876**	**9 338**	**8 911**	**8 781**	**8 488**

1 Faisait partie de Transports Canada jusqu'en 1997-1998.

Source : Budgets des dépenses 1995-2000, Budget principal des dépenses du gouvernement fédéral

SERVICES PROVINCIAUX ET TERRITORIAUX

Entre 1996 et 2000, le nombre estimatif d'employés se livrant à la prestation de services de transport a régulièrement diminué au sein des gouvernements provinciaux et territoriaux. Les estimations des services gouvernementaux reliés aux transports apparaissent au début de ce chapitre. Toutefois, les données d'emploi qui figurent dans le tableau sommaire 7-1 sont susceptibles de sous-estimer le nombre d'employés que les provinces et les territoires affectent effectivement à des activités de transport, puisqu'ils ne tiennent pas compte des employés qui assurent les services de patrouille routière et de police, de sécurité ou de réglementation, pas plus que ceux qui se livrent à l'inspection des camions.

SERVICES MUNICIPAUX

Le nombre d'employés municipaux responsables de la construction et de l'entretien des routes, du déneigement, des parcs de stationnement de véhicules, des services de police ou qui occupent d'autres fonctions reliées aux transports n'est pas rapporté, puisqu'il n'a été possible d'établir une estimation détaillée de ces employés à l'échelle nationale.

SERVICES CONNEXES

Il y a toute une gamme de services accessoires aux transports aérien, maritime et de surface. Au nombre des services connexes ayant trait aux « opérations », mentionnons les services alimentaires, l'entretien de l'équipement, l'assurance, le mazoutage et le remorquage, et l'aide à la navigation (contrôle de la circulation, pilotage maritime). Au nombre des services se rapportant aux « ventes », mentionnons les employés qui travaillent pour les agences de voyages, les grossistes et commerçants en voyages, les entreprises de commercialisation intermodales, les courtiers de fret et les transitaires, pour n'en nommer que quelques-uns. Enfin, un grand nombre de personnes fournissent un soutien administratif ou remplissent d'autres fonctions connexes, sans oublier de nombreuses associations modales et syndicats d'employés du transport aérien, maritime et de surface qui comptent des employés administratifs et d'autres employés. L'estimation du nombre total d'emplois dans le secteur des transports ne serait pas exacte si l'on ne tenait pas compte de tous les employés responsables de fournir ces services.

Cette section présente les données d'emploi pour un certain nombre de ces services connexes : l'emploi au sein des administrations de pilotage maritime et des associations d'employeurs maritimes, le nombre d'employés à temps plein des agences de voyages, des grossistes et commerçants en voyages, et l'effectif de NAV Canada. Le contenu de cette section est limité dû au manque de disponibilité de données précises sur le nombre d'employés qui occupent des fonctions dans d'autres services connexes.

TRANSPORT MARITIME

Administrations de pilotage

En 2000, le nombre d'employés travaillant pour les administrations de pilotage a légèrement augmenté dans toutes les régions. Les administrations de pilotage de l'Atlantique et des Laurentides ont compté pour la majeure partie de la hausse de 3 %. Ce sont les régions Laurentienne et du Pacifique qui comptent le plus d'employés affectés au pilotage, avec respectivement 40 et 30 %. Entre 1996 et 2000, les pilotes ont représenté 75 % des employés des administrations de pilotage.

Le tableau 7-16 indique le nombre de personnes à l'emploi des quatre administrations de pilotage canadiennes, par catégorie, pour la période de 1996 à 2000.

TABLEAU 7-16 : EMPLOI DANS LE TRANSPORT MARITIME, SERVICES CONNEXES, 1996 – 2000

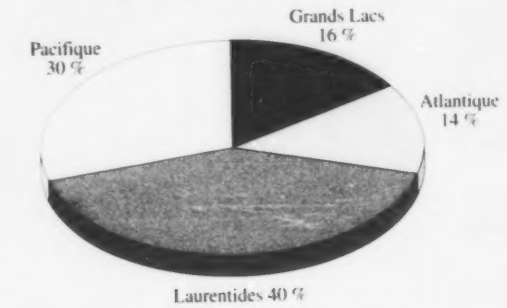
	1996	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Administrations de pilotage					
Grands Lacs	75	82	83	85	88
Atlantique	73	72	72	72	78
Laurentides	214	216	224	228	233
Pacifique	167	167	167	167	168
Canada					
Administration	44.5	44	42	44	43.5
Pilotes	396	403	413	414	429
Autres[1]	89	90	91	95	95
Total	**529**	**537**	**546**	**553**	**567**
Associations d'employeurs (AE)					
AE Maritimes[2]	1 204	1 285	1 279	1 253	1 195
AE Maritimes de la Colombie-Britannique[3]	3 857	3 919	3 604	3 576	3 656

1 Comprend les services de répartition, de bateaux-pilotes et d'autres services non précisés.
2 Comprend les ports de Montréal, Trois-Rivières, Bécancour, Toronto et Hamilton.
3 Comprend les ports de Vancouver, New Westminster, Prince Rupert, Chemainus, Port Alberni, Victoria, Port Simpson, Stewart et une catégorie « autres ».

Source : Administrations canadiennes de pilotage, AEM, BCMEA

La figure 7-3 illustre la répartition des emplois au sein des quatre administrations canadiennes de pilotage en 2000.

FIGURE 7-3 : RÉPARTITION DE L'EMPLOI AU SEIN DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 2000



Source : Administrations canadiennes de pilotage

Association des employeurs maritimes

En 2000, la British Columbia Maritime Employers Association (BCMEA) a affiché une hausse de l'emploi de 2,2 %. Bien qu'il s'agisse de la plus forte hausse enregistrée depuis 1997, elle n'a pas permis d'effacer les compressions d'effectifs des deux dernières années. En 2000, l'association a accusé une baisse de l'emploi de 5,2 % par rapport à 1996.

Dans l'Est du Canada, l'Association des employeurs maritimes (AEM) a enregistré une baisse dans son nombre d'employés pour la troisième année consécutive. Le recul de 4,6 % des données d'emploi en 2000, combiné aux baisses signalées en 1998 et 1999, a entièrement annulé l'augmentation des effectifs enregistrée en 1997, ramenant le nombre d'employés pratiquement au niveau de 1996.

Le tableau 7-16 illustre les niveaux d'emploi au sein des associations d'employeurs maritimes pour la période de 1996 à 2000.

TRANSPORT AÉRIEN

Agences de voyages, grossistes et commerçants en voyages

En 2000, on a recensé 31 805 employés travaillant pour des agences de voyages, des grossistes et commerçants en voyages, soit une hausse de 2 % par rapport à 1999. Les deux tiers de ces employés travaillaient en Ontario et au Québec, à raison respectivement de 42 et de 25 %. Les employés de l'Ouest du Canada ont représenté 28 % du total, et ils sont répartis presque de façon égale entre les provinces des Prairies et la Colombie-Britannique. C'est au Québec que la hausse de l'emploi a été la plus marquée entre 1996 et 2000, puisqu'elle a été près de 20 %.

Le tableau 7-17 illustre l'emploi dans les agences de voyages, chez les grossistes et commerçants en voyages, par région, pour la période de 1996 à 2000.

TABLEAU 7-17 : EMPLOI AU SEIN DES AGENCES DE VOYAGES, DES GROSSISTES ET COMMERÇANTS EN VOYAGES, 1996 – 2000

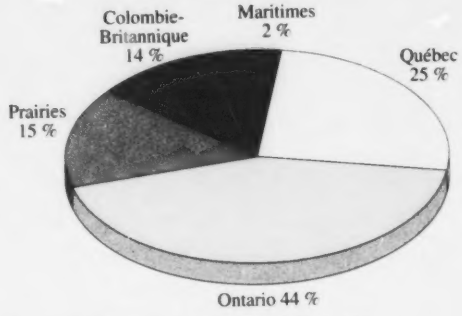
	1996	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*[1]
Maritimes	646	856	842	869	674
Québec	6 656	8 343	7 922	8 102	7 892
Ontario	12 712	11 938	12 018	12 527	13 478
Prairies	4 746	4 395	4 508	4 569	4 706
Colombie-Britannique	4 541	4 674	4 942	4 795	4 346
Canada[2]	**29 466**	**30 487**	**30 488**	**31 179**	**31 805**

1. Les totalisations relatives à 2000 sont basées sur des données annuelles établies en moyenne sur 12 mois.
2. Les totaux nationaux ne correspondent pas à la somme des provinces, puisque certaines données étaient confidentielles ou inexistantes au niveau provincial.

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002

La figure 7-4 illustre la répartition régionale des employés qui travaillaient pour des agences de voyages, des grossistes et commerçants en voyages en 2000.

FIGURE 7-4 : RÉPARTITION DE L'EMPLOI DANS LES AGENCES DE VOYAGES, CHEZ LES GROSSISTES ET COMMERÇANTS EN VOYAGES, 2000



Note : Répartition basée sur le nombre d'employés déclarés par région.

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002

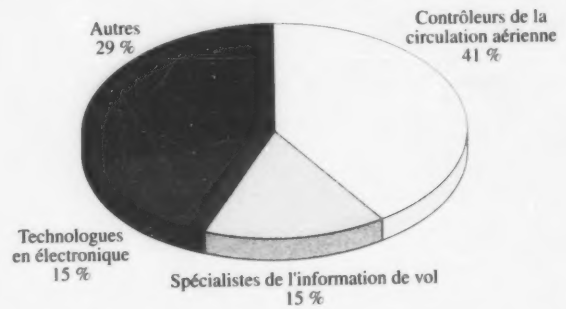
NAV Canada

En 2000, 5 346 personnes étaient à l'emploi de NAV Canada, soit 1,5 % de plus qu'en 1999.

Cette augmentation est principalement due à une hausse de 13,7 % dans la catégorie d'emploi autre personnel (ingénieurs, pilotes, personnel de soutien technique, personnel administratif et direction) alors que le niveau d'emploi a chuté dans toutes les autres catégories. Le nombre de technologues en électronique a diminué de 6,5 % en 2000; le nombre de spécialistes de l'information de vol est passé de 875 à 825, soit 5,8 % de moins que l'année précédente; et une diminution de moins de 1 % a été enregistrée dans le nombre de contrôleurs de la circulation aérienne.

La figure 7-5 montre la répartition de l'effectif de NAV Canada, au 31 décembre 2000.

FIGURE 7-5 : EMPLOIS - NAV CANADA, 2000



Source : Rapport annuel de NAV Canada

Autres services connexes au transport aérien

L'Association du transport aérien du Canada, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, la Canadian Owners and Pilots Association, la Canadian Seaplane Pilots Association et la Ultralight Pilots Association of Canada sont parmi les nombreuses associations qui représentent les intérêts des membres de l'industrie du transport aérien. Il n'a pas été possible de déterminer le nombre de personnes travaillant au service de ces associations. De plus, il existe de nombreux syndicats dans le secteur du transport aérien qui comptent des employés administratifs et d'autres employés et pour lesquels il a été impossible d'établir des données d'emploi.

MOYENNE DES SALAIRES

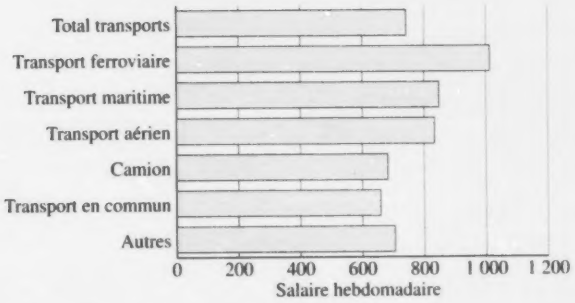
APERÇU

En 2000, la moyenne des salaires hebdomadaires a augmenté pour tous les modes dans le secteur des transports. Ce sont les industries du camionnage et du transport en commun qui ont affiché la hausse la plus importante, en moyenne de 2,1 %; le transport maritime se classant au deuxième rang, avec une hausse de 1,6 %. Entre 1996 et 2000, les employés du secteur ferroviaire ont touché un salaire hebdomadaire supérieur de 38 % en moyenne à celui de l'ensemble du secteur des transports. Le transport maritime et le transport aérien se sont classés respectivement aux deuxième et troisième rangs au chapitre des salaires hebdomadaires au cours de la même période.

En 2000, ce sont les employés de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et du Manitoba qui ont touché le salaire hebdomadaire le plus élevé pour des emplois liés aux transports, alors que ceux du Nouveau-Brunswick et de la Saskatchewan ont touché le salaire le plus bas. Entre 1996 et 2000, c'est en Colombie-Britannique que le salaire hebdomadaire a été le plus élevé. Le salaire hebdomadaire moyen au Manitoba a augmenté de 11,8 % au cours de la même période, soit la plus forte hausse enregistrée à travers le pays, suivi de l'Alberta, avec une hausse de 11,1 %. Le Nouveau-Brunswick est la seule province où le salaire hebdomadaire moyen a chuté en 2000 par rapport à 1996.

Le tableau 7-18 illustre le salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports par mode et par province pour la période de 1996 à 2000.

FIGURE 7-6 : MOYENNE DES SALAIRES HEBDOMADAIRES, PAR MODE, 2000



1 Moyenne basée sur les données des 12 mois de l'année.

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, cat. 72-002

TABLEAU 7-18 : SALAIRE HEBDOMADAIRE MOYEN DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR MODE ET PAR PROVINCE, 1996–2000

(dollars courants)

Par mode[1]	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*[4]
Ensemble de l'économie	586	598	606	610	626
Ensemble des transports	695	716	729	734	743
Transport ferroviaire	977	999	992	1 005	1 013
Transport maritime	813	829	828	836	849
Transport aérien[2]	803	816	812	825	834
Camionnage	613	638	674	669	683
Transports en commun	577	627	632	645	659
Autres[3]	659	690	694	700	705
Par province[5]	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*[7]
Nouvelle-Écosse	N/D[6]	618	646	683	716
Nouveau-Brunswick	653	648	610	637	642
Québec	657	680	689	696	707
Ontario	702	727	740	730	739
Manitoba	686	710	700	740	767
Saskatchewan	615	638	635	641	661
Alberta	685	707	728	764	761
Colombie-Britannique	807	815	849	837	839

1 Ne comprend pas les propriétaires-exploitants, les entreprises de camionnage privées, les services de livraison ou les employés du gouvernement.
2 Ne comprend pas les services accessoires (emplois rattachés à un secteur particulier mais non définis dans le cat. 72-002 de Statistique Canada).
3 Comprend les taxis, les transports interurbains et d'autres modes.
4 Moyenne basée sur les moyennes pondérées des 12 mois de l'année.
5 Données comparables non disponibles pour Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard et les territoires.
6 Données disponibles uniquement pour les transports et l'entreposage.
7 Estimation basée sur les moyennes pondérées des 12 mois de l'année.

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, cat. 72-002

TRANSPORT FERROVIAIRE

Le salaire annuel moyen des employés du secteur ferroviaire est passé de 51 602 $ à 57 585 $ au cours des cinq dernières années, soit une hausse de 11,6 % depuis 1995. Tout au long de cette période (1995 à 1999), les employés se livrant directement à des activités liées aux transports ont touché les salaires les plus élevés, supérieurs de 15,7 % à la moyenne du secteur en 1999. De plus, les employés des transporteurs de classe I ont touché un salaire annuel nettement supérieur à celui de leurs homologues des transporteurs de classe II dans chaque catégorie d'emploi, à l'exception de l'entretien du matériel. En 1999, la rémunération dans le secteur ferroviaire a augmenté de 2,3 %. Alors que les salaires des préposés au transport ont augmenté de 5,7 %, ceux des employés affectés à l'entretien du matériel et des voies ont augmenté de moins de 2 %, tandis que le salaire des employés des services généraux a baissé de 2,9 %.

Le tableau 7-19 illustre la rémunération annuelle moyenne dans l'industrie du transport ferroviaire par catégorie d'emploi pour la période de 1996 à 1999.

TABLEAU 7-19 : RÉMUNÉRATION ANNUELLE MOYENNE DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, 1996–1999

(dollars courants)

	Total, secteur ferroviaire[1]	*Classe I*	*Classe II*
1996			
Services généraux	54 597	55 862	42 969
Transport	58 273	59 316	49 767
Entretien du matériel	44 976	44 573	48 500
Entretien des voies	46 040	47 328	38 062
Total	**51 870**		
1997			
Services généraux	57 831	59 281	43 654
Transport	59 928	61 285	45 443
Entretien du matériel	46 088	45 648	49 820
Entretien des voies	48 245	49 526	40 953
Total	**53 803**		
1998			
Services généraux	62 779	61 337	44 185
Transport	63 046	64 271	48 800
Entretien du matériel	46 280	45 475	49 167
Entretien des voies	49 966	50 617	40 323
Total	**56 264**		
1999[2]			
Services généraux	60 974	62 445	46 374
Transport	66 638	68 636	53 307
Entretien du matériel	46 843	46 580	48 876
Entretien des voies	50 699	52 186	42 493
Total	**57 585**		

1 L'emploi total dans le secteur ferroviaire se limite au personnel des transporteurs.
2 Estimations de Transports Canada.

Source : Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada, cat. 52-216

CAMIONNAGE

Le salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie canadienne du camionnage affiche de nettes fluctuations d'une province à l'autre. Entre 1996 et 2000, trois provinces ont affiché des salaires hebdomadaires moyens supérieurs à la moyenne nationale : l'Alberta, la Colombie-Britannique et l'Ontario. D'année en année, c'est la Colombie-Britannique qui affiche le salaire hebdomadaire le plus élevé, de 20 % supérieur à la moyenne nationale depuis trois ans. En 1999, le salaire hebdomadaire le plus bas a été enregistré dans les provinces de l'Atlantique, où il a été inférieur de près de 30 % à la moyenne nationale au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard.

En 2000, une augmentation de 1,9 % a été enregistrée dans la moyenne nationale des salaires hebdomadaires. Le salaire hebdomadaire a augmenté dans toutes les provinces, à l'exception du Nouveau-Brunswick, où l'on a observé une baisse inférieure à 1 %. C'est Terre-Neuve qui a affiché la plus forte hausse, puisque le salaire y a augmenté de 8,4 %. Le salaire hebdomadaire le plus élevé a été de 816 $ en Colombie-Britannique, le plus bas, de 480 $ à l'Île-du-Prince-Édouard.

Le tableau 7-20 illustre le salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage par province, pour la période de 1996 à 2000.

TABLEAU 7-20 : SALAIRE HEBDOMADAIRE MOYEN DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1996 – 2000

(dollars courants)

	1996	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*[1]
Est du Canada					
Terre-Neuve	434	516	471	479	519
Île-du-Prince-Édouard	478	535	470	463	480
Nouvelle-Écosse	505	538	558	584	612
Nouveau-Brunswick	553	577	521	486	485
Québec	553	573	616	613	620
Ontario	666	678	717	688	711
Ouest du Canada					
Manitoba	575	590	619	632	657
Saskatchewan	540	569	588	553	555
Alberta	627	660	685	725	726
Colombie-Britannique	680	724	809	803	816
Canada	**613**	**638**	**674**	**669**	**683**

1 Moyenne basée sur les moyennes pondérées des 12 mois de l'année.

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, cat. 72-002

TRANSPORT PAR AUTOCAR

En 1999, la moyenne des salaires touchés par les employés de l'industrie du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain a baissé dans chaque segment de l'industrie, à l'exception de celui du transport scolaire par autobus, où les salaires ont augmenté de 9,4 %. Les entreprises de transport scolaire par autobus ont affiché la plus basse moyenne des salaires au cours des cinq dernières années, malgré le fait que les salaires aient augmenté de 11,9 % entre 1995 et 1999, soit la plus forte hausse enregistrée dans l'industrie.

Les compagnies d'autocars interurbains ont versé à leurs employés un salaire annuel moyen de 29 969 $ en 1999, ce qui représente une baisse de 8,4 % par rapport à 1998 et la plus forte baisse salariale enregistrée depuis cinq ans dans ce segment de l'industrie. Les salaires dans ce segment baissent de façon constante depuis le milieu des années 1990, avec une diminution globale de 16,8 % entre 1995 et 1999.

Le salaire annuel moyen touché par les employés des compagnies d'autobus nolisés a nettement baissé depuis deux ans, de 16,5 % en 1998 et de 8,2 % en 1999. La hausse de salaire de 27 % enregistrée en 1997 n'a pas réussi à compenser pour la baisse générale moyenne de 17,5 % enregistrée entre 1995 et 1999.

Bien que les employés des entreprises de services de navette et d'autocars de tourisme aient touché l'un des plus bas salaires annuels (l'avant-dernier par ordre d'importance) depuis 1997, ce sont eux qui ont bénéficié des hausses salariales les plus importantes. Après une hausse de 21 % en 1998, les salaires ont à nouveau baissé en 1999, de 4,5 %.

Les compagnies de services urbains de transport en commun ont affiché le plus haut salaire annuel moyen de 1995 et 1999. Bien que les salaires aient augmenté depuis 1995, ils ont accusé une légère baisse en 1999.

Le tableau 7-21 illustre le salaire annuel moyen dans l'industrie du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain pour la période de 1995 à 1999.

TABLEAU 7-21 : SALAIRE ANNUEL MOYEN DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS, 1995 – 1999

(dollars courants)

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Transport interurbain[1]	36 034	34 359	33 204	32 716	29 969
Transport scolaire[1]	14 463	15 474	13 616	14 784	16 168
Services d'autobus nolisés[1]	23 185	19 652	24 982	20 856	19 137
Navettes et autocars de tourisme[1]	N/D	N/D	16 225	19 613	18 729
Transport en commun[2,3]	50 882	52 275	52 827	53 826	53 356

Note : Les données de 1995 à 1999 comprennent les employés à temps plein et à temps partiel des entreprises dont le chiffre d'affaires annuel est supérieur à 2 millions $.
1 Les données ne tiennent pas compte des avantages sociaux des employés.
2 Les données comprennent les avantages sociaux des employés.
3 Les données de 1998 et 1999 comprennent les employés à temps partiel.

Source : Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215, et totalisations spéciales.

TRANSPORT MARITIME

Les salaires et avantages sociaux payés par les transporteurs maritimes établis au Canada ont augmenté de 4 % depuis 1995. Cette hausse est principalement due à une amélioration de la rémunération des employés autres que les membres d'équipage des navires, dont les salaires ont augmenté en moyenne de 9,4 % depuis 1996. Les employés des transporteurs pour compte d'autrui ont vu leur salaire augmenter de 10,7 % entre 1995 et 1999, même s'ils n'ont touché qu'une augmentation de 0,7 % en 1998.

Les transporteurs pour compte d'autrui ont des coûts de main-d'œuvre plus élevés que leurs homologues du gouvernement et que les transporteurs privés, avec un écart moyen de près de 15 % dans les dernières années. Les coûts de main-d'œuvre des transporteurs gouvernementaux et des transporteurs privés ont légèrement baissé en 1998 (de moins de 1 %) et ont affiché une tendance à la baisse de 4,7 % entre 1995 et 1998.

Le tableau 7-22 illustre les coûts annuels moyens de main-d'œuvre par employé des transporteurs maritimes établis au Canada, pour la période de 1995 à 1999.

TABLEAU 7-22 : COÛTS ANNUELS DE MAIN-D'ŒUVRE PAR EMPLOYÉ, TRANSPORTEURS MARITIMES ÉTABLIS AU CANADA[1], 1995 – 1999

(dollars courants)

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*[2]
Gouvernement					
Équipages		48 982	51 429	51 020	51 020
Autres		42 043	42 422	43 721	43 721
Total	**50 142**	**46 507**	**48 154**	**47 763**	**47 763**
Pour compte d'autrui[3]					
Équipages		57 765	62 377	61 156	61 156
Autres		40 255	41 748	47 533	47 533
Total	**51 750**	**52 580**	**56 915**	**57 127**	**57 127**
Total					
Équipages		53 269	57 065	56 703	56 703
Autres		41 340	42 147	45 209	45 209
Total	**50 600**	**49 291**	**52 370**	**52 540**	**52 540**

1 Les données sur les transporteurs gouvernementaux comprennent celles se rapportant aux transporteurs privés.
2 Estimations.
3 À l'exclusion des employés des exploitants de bateaux d'excursion.

Source : Statistique Canada, Le transport maritime au Canada, cat. 54-205.

TRANSPORT AÉRIEN

Les coûts annuels de main-d'œuvre par employé ont augmenté de 7,8 % en 1999 chez les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à IV, soit la plus forte hausse salariale annuelle enregistrée au cours des cinq dernières années. Tous les employés des transporteurs des niveaux I à III ont bénéficié d'une nette amélioration de leur rémunération. Les salaires moyens des autres membres du personnel navigant, qui avaient légèrement baissé depuis 1997, ont augmenté de 11 % en 1999. Malgré cette hausse, ces salaires sont demeurés inférieurs de 20 % au salaire annuel moyen versé par les transporteurs des niveaux I à III. Les membres du personnel de gestion et d'administration ont vu leur rémunération augmenter de 9,7 %, alors que les pilotes et les autres membres du personnel des transporteurs aériens ont touché respectivement des hausses salariales de 5 % et 6,8 %.

En 1999, les employés des transporteurs aériens de niveau IV ont bénéficié d'une hausse de salaire de 6,2 %. Cette hausse a mis un terme à la tendance à la baisse enregistrée depuis 1996, mais elle n'a pas permis de réduire l'écart salarial qui existe entre les employés des transporteurs de niveau IV et leurs homologues des transporteurs des niveaux I à III, qui s'est chiffré à 12,1 % en 1999.

TABLEAU 7-23 : COÛTS ANNUELS DE MAIN-D'ŒUVRE PAR EMPLOYÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS, 1995 – 1999

(dollars courants)

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*[1]
Niveaux I à III[2]					
Pilotes et copilotes	77 482	82 341	84 173	81 295	85 519
Autre personnel navigant	35 951	38 061	37 512	37 192	41 207
Gestion et administration	48 734	51 072	49 937	52 551	57 525
Autre personnel	40 132	42 448	42 956	43 188	46 059
Total	**45 153**	**47 789**	**48 019**	**48 070**	**51 793**
Niveau IV – total[3]	**42 794**	**43 700**	**43 003**	**42 863**	**45 615**
Niveaux I à IV – total	**44 962**	**47 429**	**47 606**	**47 650**	**51 343**

1 Données préliminaires.
2 Comprend les transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, ont transporté au moins 5 000 passagers payants ou au moins 1 000 tonnes métriques de marchandises payantes. (http://www.tc.gc.ca/Actsregs/ct-ltc/ltc1.html)
3 Comprend les transporteurs aériens canadiens qui ne sont pas classés dans les niveaux I à III et qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, ont touché des recettes brutes annuelles d'au moins 500 000 $ au titre des services aériens pour lesquels ils détenaient une licence.

Source : Statistique Canada, Aviation civile canadienne, cat. 51-206.

Le tableau 7-23 illustre les coûts annuels de main-d'œuvre par employé par catégorie d'emploi des transporteurs aériens canadiens des niveaux I à IV.

CONFLITS DE TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS

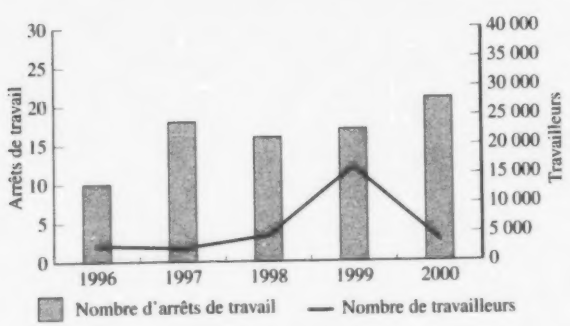
ARRÊTS DE TRAVAIL

En 2000, il y a eu 21 arrêts de travail dans les secteurs du transport aérien, maritime et de surface. Le secteur des transports a enregistré son plus haut niveau d'arrêts de travail au cours des cinq dernières années, avec une augmentation de 23,5 % par rapport à 1999. Alors que l'industrie de l'autobus et du transport en commun s'est nettement distinguée du reste de l'industrie des transports en 1999, avec huit arrêts de travail enregistrés ou 47 % des conflits de travail, le secteur du transport maritime s'est classé au premier rang avec cinq arrêts de travail en 2000. Les industries du camionnage et de l'autobus et du transport en commun ont toutes deux représenté près d'un cinquième de tous les arrêts de travail, enregistrant quatre arrêts de travail chacune. Les secteurs du transport aérien et des services de taxi ont enregistré trois arrêts de travail chacun alors que deux arrêts de travail ont été enregistrés dans le secteur du transport ferroviaire.

NOMBRE DE TRAVAILLEURS TOUCHÉS

Bien qu'il se soit classé au premier rang en 2000 en ce qui a trait au nombre de conflits de travail, le secteur du transport maritime arrive au deuxième rang pour ce qui est du nombre de travailleurs touchés par des arrêts de travail. Ce sont les conflits de travail dans le secteur ferroviaire qui ont touché le plus grand nombre de travailleurs, avec plus de 1 500 employés touchés, soit 45 % du total enregistré en 2000. Tous les secteurs de l'industrie des transports, à l'exception de l'industrie du taxi, ont affiché une baisse du nombre de travailleurs touchés par des arrêts de travail en 2000.

FIGURE 7-7 : NOMBRE D'ARRÊTS DE TRAVAIL ET DE TRAVAILLEURS TOUCHÉS, 1996 – 2000



Source : Développement des ressources humaines Canada

JOURS-PERSONNES PERDUS

Les cinq arrêts de travail signalés dans l'industrie du transport maritime ont représenté 35 % du total des 57 570 jours-personnes perdus en 2000. Les conflits de travail au Québec ont représenté plus de 95 % des jours-personnes perdus dans le secteur du transport maritime et près de 60 % des pertes dans le secteur du camionnage. Les secteurs du camionnage et du transport ferroviaire se sont classés aux deuxième et troisième rangs, avec respectivement 16 350 et 7 390 jours-personnes perdus. Les conflits de travail dans l'industrie du taxi ont représenté 12 % des pertes. Les conflits de travail au Québec ont compté pour 51,3 % de tous les jours-personnes perdus en 2000. La Colombie-Britannique et l'Ontario ont toutes deux déclaré plus de 5 000 jours-personnes perdus, respectivement dans les secteurs du transport ferroviaire et des services de taxi. Il n'y a pas eu de conflits de travail en Nouvelle-Écosse et au Manitoba en 2000.

Le tableau 7-24 indique le nombre d'arrêts de travail, de travailleurs touchés et de jours-personnes perdus en raison de conflits de travail dans l'industrie des transports entre 1996 et 2000.

TABLEAU 7-24 : CONFLITS DE TRAVAIL PAR MODE DE TRANSPORT, 1996 – 2000

	1996	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Nombre d'arrêts de travail					
Transport aérien	1	7	3	1	3
Transport ferroviaire	1	0	1	3	2
Transport maritime	0	4	4	1	5
Camionnage	2	5	4	2	4
Autobus et transport urbain	4	1	4	8	4
Taxi	2	1	0	2	3
Total	**10**	**18**	**16**	**17**	**21**
Travailleurs touchés					
Transport aérien	147	1 177	2 693	265	165
Transport ferroviaire	502	0	25	2 130	1 654
Transport maritime	0	472	459	3 550	959
Camionnage	100	559	250	860	524
Autobus et transport urbain	2 031	68	1 006	9 296	183
Taxi	49	7	0	24	164
Total	**2 829**	**2 283**	**4 433**	**16 125**	**3 649**
Jours-personnes perdus					
Transport aérien	600	51 420	33 840	8 520	4 480
Transport ferroviaire	2 150	0	180	7 080	7 390
Transport maritime	0	1 499	10 510	19 620	20 360
Camionnage	850	14 220	15 450	1 700	16 350
Autobus et transport urbain	42 820	2 340	28 150	21 490	1 820
Taxi	3 440	850	0	110	7 170
Total	**49 860**	**70 329**	**88 130**	**58 520**	**57 570**

Source : Développement des ressources humaines Canada

TRANSPORTS ET ÉCHANGES COMMERCIAUX

8

La croissance du commerce extérieur du Canada a à nouveau surpassé celle du commerce intérieur. Le commerce avec les États-Unis a été à nouveau le moteur à cette croissance.

Au Canada, les échanges commerciaux et les transports sont intrinsèquement liés. Le commerce dépend des transports pour l'acheminement des marchandises entre et dans les provinces et pour l'expédition ou la réception de produits vers ou en provenance de pays étrangers. La croissance et la structure des échanges commerciaux influent non seulement sur l'augmentation de la demande de transport, mais également sur le choix des modes.

Le présent chapitre analyse l'influence directe des échanges intérieurs et internationaux du Canada sur les transports, en particulier entre 1993 et 1999. L'analyse des échanges intérieurs est axée sur les biens et les services[1] transportés entre et dans les provinces[2]. L'examen des échanges internationaux se concentre à la fois sur la composition des biens et des services transportés et sur le type de mode de transport utilisé.

ÉCHANGES INTÉRIEURS

Survol

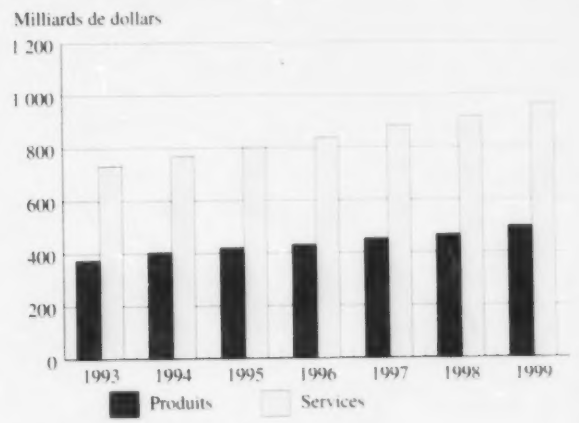
De 1993 à 1999, la valeur des échanges intérieurs (produits et services) a augmenté au rythme annuel moyen de 4,7 %, ce qui signifie qu'elle est passée de 1 104 milliards $ à 1 459 milliards $ en dollars courants. En dollars constants (1992), ce taux de croissance annuel moyen n'a augmenté que de 3,2 %. Par rapport au taux de croissance des échanges extérieurs, celui des échanges intérieurs est assez modéré, phénomène qui est expliqué ultérieurement dans ce chapitre.

Les services ont dominé les échanges intérieurs entre 1993 et 1999, avec une part pratiquement deux fois plus élevée que celle des produits : 66 % contre 34 %. Durant cette période, la valeur des services échangés est passée de 732 milliards $ à 964 milliards $. Pour ce qui est des secteurs, les échanges intraprovinciaux sont demeurés l'épine dorsale des échanges intérieurs, avec une part relativement constante de 86 % à 87 % du total des échanges intérieurs, alors que le commerce interprovincial s'est stabilisé à 13 %.

Le commerce intraprovincial est passé de 966 milliards $ en 1993 à 1 270 milliards $ en 1999, soit un taux de croissance annuel moyen de 4,6 %. Les échanges interprovinciaux ont augmenté à un rythme moyen plus élevé de 5,4 %, passant de 138 milliards $ à 189 milliards $ durant la même période.

Les figures 8-1 et 8-2 illustrent les échanges commerciaux intérieurs du Canada par type d'échange et par secteur entre 1993 et 1999.

FIGURE 8-1 : ÉCHANGES INTÉRIEURS, PAR TYPE, 1993 – 1999

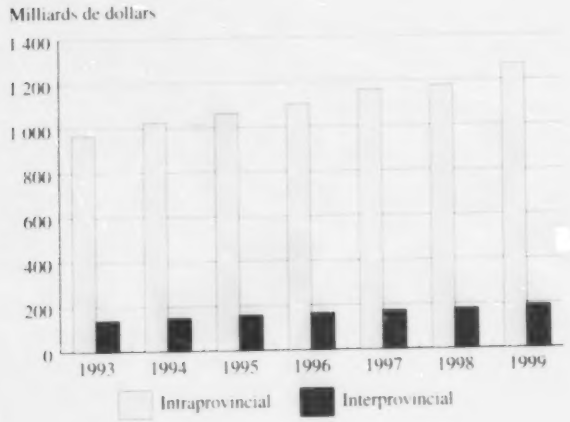


Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

1 « Produits » désigne les produits primaires et manufacturés. « Services » désigne des activités comme le transport et l'entreposage, les services de communication, le commerce de gros et de détail, les finances, l'assurance et l'immobilier, le commerce et les services personnels et, enfin, divers autres services.

2 Les échanges interprovinciaux sont estimés au moyen du Système d'information provincial sur les comptes nationaux, qui repose sur les entrées et les sorties. Statistique Canada a récemment publié une nouvelle série chronologique jusqu'en 1999, mais celle-ci ne comporte pas de ventilation modale des échanges commerciaux provinciaux.

FIGURE 8-2 : ÉCHANGES INTÉRIEURS, PAR SECTEUR, 1993 – 1999



Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

COMPOSITION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX

Les produits et les services ont des besoins différents en matière de transport. La valeur des services est passée de 732 milliards $ en 1993 à 964 milliards $ en 1999, la vaste majorité des échanges (plus de 90 %) étant liée au commerce intraprovincial. Les principaux services intérieurs avaient un rapport avec les services commerciaux et financiers, le secteur gouvernemental, le commerce de gros et de détail, le bâtiment et les transports.

Même si leur part des échanges intérieurs est moins élevée, la valeur des produits échangés a augmenté de 372 milliards $ à 495 milliards $ au cours de la même période, soit un taux de croissance annuel moyen de 4,9 %. Les matières usinées et les produits manufacturés se sont emparés d'environ 80 % du total des échanges intérieurs, tandis que les produits primaires et les matières brutes ont représenté le reste. Plus de 75 % des échanges intérieurs de produits se sont faits à l'échelle intraprovinciale.

TABLEAU 8-1 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTÉRIEURS, PAR SECTEUR, 1999

(Milliards de dollars)

	Produits	*Services*	*Total*	*Part des produits (%)*	*Part des services (%)*
Secteur					
Intraprovincial	387,6	882,1	1 269,7	31	69
Interprovincial	107,6	81,5	189,1	57	43
Total	**495,2**	**963,6**	**1 458,8**	**34**	**66**

Source : Transports Canada à partir de données de Statistique Canada, Division des entrées et sorties

Le tableau 8-1 illustre la valeur des échanges intérieurs par secteur et par type de produit en 1999.

TRANSPORTS PAR MODE

Avec un taux de croissance annuel moyen de 3,5 %, le volume de marchandises transportées par les divers modes de transport est passé de 372 millions de tonnes en 1993 à 456 millions de tonnes en 1999. Le transport ferroviaire s'est taillé la plus grosse part, puisqu'il a assuré le transport d'entre 46 % et 50 % du volume total transporté de marchandises au cours de cette période. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui[3] se sont classées au deuxième rang, voyant leur part passer de 38 % à 43 %. La part du transport maritime a reculé de 13 % à 11 %, alors que celle du transport aérien a été inférieure à 1 %.

Le tableau 8-2 indique que 456 millions de tonnes ont été transportées à l'intérieur du pays en 1999. Les matières brutes et les produits primaires ont concentré plus de 56 % de ce volume, les produits manufacturés représentant le reste. Comme prévu, ce sont les transports ferroviaire et maritime qui ont acheminé la majeure partie des produits primaires échangés au Canada, conquérant 75 % de ce marché. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont également transporté un fort pourcentage, soit 67 %, mais du volume de matières usinées et des produits manufacturés. Cette part serait incontestablement plus élevée si l'on pouvait tenir compte pleinement des activités des petits transporteurs pour compte d'autrui, des transporteurs routiers privés et des propriétaires-exploitants.

TABLEAU 8-2 : FLUX INTÉRIEURS DE TRANSPORT, 1999

(Millions de tonnes métriques)

	Transport ferroviaire	*Transport maritime*	*Camionnage pour compte d'autrui*	*Transport aérien*	*Total*
Produits primaires					
Céréales	25,9	5,3	5,3		36,5
Produits forestiers	18,9	10,0	33,5		62,4
Minerais métalliques	48,8	7,1	1,4		57,3
Minerais non métalliques	22,6	11,9	15,8		50,3
Combustibles minéraux	38,0	3,6	7,9		49,4
Total	154,2	37,9	63,9		255,9
Produits manufacturés	49,6	15,0	134,5	0,5	199,6
Ensemble des produits	**203,8**	**52,9**	**198,4**	**0,5**	**455,6**

Note : Les flux de circulation tiennent compte des mouvements des expéditions (c'est-à-dire des chargements ou des déchargements) (pas de double comptabilisation).

1 : Données préliminaires relatives au transport ferroviaire (avec estimatives).

Source : Transports Canada, à partir de diverses publications de Statistique Canada.

En 1999, les marchandises conteneurisées ont représenté près de 7 % du volume intérieur transporté par train et près de 1 % du volume intérieur transporté par

3 Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui englobent les transporteurs des classes I et II qui touchent des recettes annuelles interurbaines égales ou supérieures à 1 million $, comme le définit Statistique Canada dans l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). Les services de messageries de même que les activités des transporteurs privés et des propriétaires-exploitants sont exclus de l'enquête.

bateau. Il n'existe aucune mesure spécifique des marchandises conteneurisées acheminées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

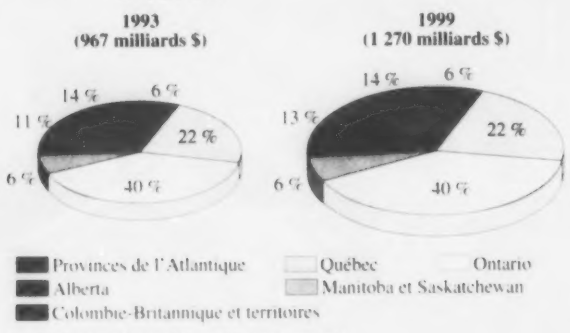
Les expéditions de produits manufacturés peuvent servir d'indicateur général des activités de camionnage. En 1999, les expéditions de produits manufacturés ont fait un bond de 9,4 %, pour atteindre 491 milliards $, contre des gains de 3,2 % en 1998 et de 6,9 % en 1997. La situation en 2000 a été analogue à celle de 1999, les expéditions de produits manufacturés augmentant à nouveau de 9 %, pour s'établir à 535 milliards $. Les gains enregistrés en 1999 et 2000 ont été les plus importants depuis 1995, année où les expéditions avaient augmenté de 12,5 %.

ÉCHANGES INTRAPROVINCIAUX

Avec un part constante supérieure à 85 %, les échanges intraprovinciaux ont concentré le gros de la valeur globale du commerce intérieur entre 1993 et 1999. En 1999, les échanges intraprovinciaux se sont chiffrés à 1 270 milliards $, dont 882 milliards $ de services et 388 milliards $ de produits.

La figure 8-3 indique que la répartition des échanges intraprovinciaux par province n'a pas beaucoup varié entre 1993 et 1999. C'est l'Ontario qui a dominé le tableau, avec près de 40 % du total des échanges intraprovinciaux du Canada. Le Québec s'est classé au deuxième rang, avec 22 %, puis la Colombie-Britannique et les Territoires, avec 14 %. L'Alberta vient ensuite avec 13 %, suivi du Manitoba et de la Saskatchewan, dont la part est de 6 %, et des provinces de l'Atlantique, dont la part est également de 6 %.

FIGURE 8-3 : ÉCHANGES INTRAPROVINCIAUX, PAR PROVINCE, 1993 ET 1999



Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

Le tableau 8-3 indique que les compagnies de chemin de fer et les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont répondu à la majeure partie des besoins de transport générés par les échanges intraprovinciaux en 1999. De fait, la part des entreprises de camionnage est sans doute plus élevée que celle qui est indiquée ici, car on ne dispose d'aucune donnée sur les petits transporteurs pour compte d'autrui, les propriétaires exploitants et les transporteurs privés.

TABLEAU 8-3 : FLUX DE TRANSPORT INTÉRIEURS, PAR SECTEUR ET PAR MODE, 1999

(Millions de tonnes métriques)

Secteur	*Transport ferroviaire*	*Transport maritime*	*Camionnage pour compte d'autrui*	*Transport aérien*	*Total*
Intraprovincial	85,4	34,0	150,6	N/D	270,0
Interprovincial	118,4	18,9	47,8	N/D	185,1
Total :	203,8	52,9	198,4	0,5	455,6

Note : N/D = non disponible
Les flux de circulation tiennent compte des mouvements des expéditions, c'est-à-d. des chargements ou des déchargements (pas de double comptabilisation).
1 Données préliminaires relatives au transport ferroviaire 1999 (estimatives).

Source : Transports Canada, adaptées à partir de diverses publications de Statistique Canada

ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX

Comme nous l'avons vu plus haut, les échanges interprovinciaux ont représenté moins de 15 % de la valeur totale des échanges intérieurs entre 1993 et 1999, ce qui est une part relativement modeste. Il s'agit néanmoins d'une importante composante des échanges intérieurs qui est révélatrice des rapports économiques entre les provinces et de l'évolution de ces rapports. Les échanges interprovinciaux se sont chiffrés à 189 milliards $ en 1999, soit 108 milliards $ pour les produits et 81 milliards $ pour les services.

Les services financiers et commerciaux, le commerce de gros et de détail et les transports ont été les principaux services qui ont fait l'objet d'échanges entre provinces, alors que les produits alimentaires, les machines et équipements et les combustibles minéraux ont été les principaux produits échangés. Le tableau 8-3 indique que ce sont les compagnies de chemin de fer et les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui ont assuré plus de 85 % du volume total des échanges de produits entre les provinces en 1999.

PRINCIPAUX COULOIRS EST-OUEST

En 1999, six marchés d'échanges interprovinciaux d'une valeur d'au moins 10 milliards $ ont représenté 53 % du total des échanges interprovinciaux. D'une valeur de 54 milliards $, ou 29 % du total des échanges entre les provinces, les deux principaux flux ont été entre l'Ontario et le Québec. Les flux de l'Ontario vers le Québec se sont chiffrés à 30 milliards $, et à 24 milliards $ dans le sens inverse. Parmi les autres grands marchés, il faut mentionner l'Ontario vers l'Alberta, à hauteur de 14 milliards $, l'Ontario vers la Colombie-Britannique, à hauteur de 12 milliards $, l'Ontario vers les provinces de l'Atlantique, à hauteur de 11 milliards $, et l'Alberta vers l'Ontario, à hauteur de 10 milliards $. Ces marchés dominants sont restés stables entre 1993 et 1999.

Le tableau 8-4 illustre les principaux marchés des échanges interprovinciaux et souligne les liens serrés qui

existent entre les provinces voisines. L'Ontario a été la seule province à afficher un excédent du commerce interprovincial toutes les années.

TABLEAU 8-4 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERPROVINCIAUX, PRINCIPAUX COULOIRS EST-OUEST, 1999

(Milliards de dollars)

Couloirs (orig./dest.)	*Valeurs des échanges*	*Total (les 2 sens)*	*Part en (%)*
Ontario/Québec	29,9	53,8	28,5
Québec/Ontario	23,9		
Ontario/Alberta	13,6	23,7	12,5
Alberta/Ontario	10,1		
Ontario/Colombie-Britannique	11,7	16,1	8,5
Colombie-Britannique/Ontario	4,4		
Ontario/Manitoba et Saskatchewan	8,8	15,0	7,9
Manitoba et Saskatchewan/Ontario	6,2		
Ontario/Provinces de l'Atlantique	10,6	14,2	7,5
Provinces de l'Atlantique/Ontario	3,6		
Alberta/Colombie-Britannique	6,9	13,3	7,0
Colombie-Britannique/Alberta	6,4		
Alberta/Manitoba et Saskatchewan	5,8	10,1	5,3
Manitoba et Saskatchewan/Alberta	4,3		
Québec/Provinces de l'Atlantique	5,8	9,3	4,9
Provinces de l'Atlantique/Québec	3,5		
Québec/Alberta	4,1	6,8	3,6
Alberta/Québec	2,7		
Québec/Colombie-Britannique	3,9	6,0	3,2
Colombie-Britannique/Québec	2,1		
Total partiel :		168,3	89,0
Autres couloirs		20,8	11,0
Total des échanges interprovinciaux :		**189,1**	**100,0**

Note : Il n'y a pas double comptabilisation car les exportations d'une province constituent les importations d'une autre. Le commerce interprovincial englobe la valeur des produits et des services.

Source : Transports Canada, à partir de données de Statistique Canada, Division des entrées et sorties

Les figures 8-4 et 8-5 illustrent les principaux flux des échanges interprovinciaux en 1999.

FIGURE 8-4 : PRINCIPAUX FLUX DES ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX, DONT L'ONTARIO EST LA PROVINCE D'ORIGINE, 1999

(Milliards de dollars)

Source : Transports Canada

FIGURE 8-5 : PRINCIPAUX FLUX DES ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX, DONT UNE AUTRE PROVINCE EST LA PROVINCE D'ORIGINE, 1999

(Milliards de dollars)

Note : À l'exclusion de l'Ontario comme point d'origine.

Source : Transports Canada

ÉCHANGES INTERNATIONAUX

SURVOL

Lorsqu'on compare les flux des échanges interprovinciaux Est-Ouest aux flux des échanges internationaux Nord-Sud, on constate le regain d'importance des marchés de l'extérieur pour les économies des provinces. Entre 1993 et 1999, les exportations et importations internationales ont progressé au rythme annuel moyen respectivement de 10,9 % et de 9,5 %. Ces taux représentent le double du taux de croissance moyen de 5,4 % enregistré dans les échanges interprovinciaux durant la même période.

En 1999, la valeur des exportations et des importations, notamment des produits et des services, s'est chiffrée respectivement à 391 milliards $ et 362 milliards $, tandis que les flux interprovinciaux se chiffraient à 189 milliards $.

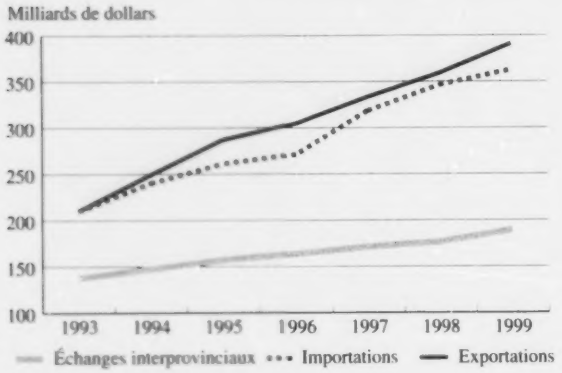
La figure 8-6 illustre la tendance des échanges interprovinciaux par rapport à celle des exportations et des importations entre 1993 et 1999.

COMPOSITION DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS

Les produits ont été la principale composante des échanges commerciaux internationaux entre 1993 et 1999, leur part oscillant entre 82 % et 84 %. Les services ont représenté le solde. En 1999, le Canada a échangé pour 629 milliards $ de produits et pour environ 124 milliards $ de services sur l'échiquier international.

Entre 1993 et 1999, 90 % des produits échangés sur l'échiquier international étaient des produits manufacturés et des matériels usinés, la part des produits primaires et

FIGURE 8-6 : TENDANCES : ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX VS EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS, 1993 – 1999

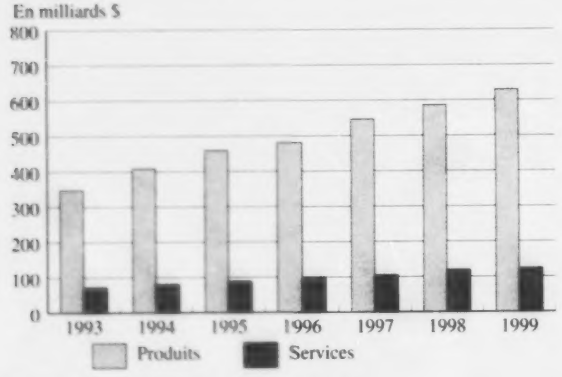


Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

des matières brutes reculant de 11 % à 8 % durant cette période. Parmi les services qui ont fait l'objet d'échanges internationaux, mentionnons les services commerciaux et financiers, les transports, le commerce de gros et les services personnels/divers.

La figure 8-7 illustre le commerce extérieur du Canada par type entre 1993 et 1999.

FIGURE 8-7 : COMMERCE INTERNATIONAL PAR TYPE, 1993 – 1999



Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

Flux d'échanges et choix de modes

Dans les sections qui suivent, le rapport entre les flux d'échanges et le choix des modes de transport fait l'objet d'une analyse avec une différentiation entre les échanges de produits entre le Canada et les États-Unis et ceux du commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis.

Commerce entre le Canada et les États-Unis

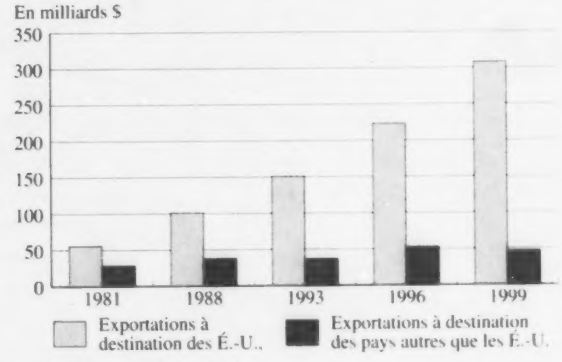
Impact du commerce entre le Canada et les États-Unis

Le commerce entre le Canada et les États-Unis exerce une profonde influence sur l'activité économique et commerciale du Canada. En 20 ans, la part des exportations vers les États-Unis est passée de 66 % du total des exportations canadiennes en 1981 à 87 % en 1999. Les chiffres préliminaires relatifs à l'an 2000 situent la part des exportations à destination des États-Unis à 87 % du total des exportations canadiennes.

Entre 1993 et 1999, les exportations à destination des États-Unis ont affiché un taux de croissance annuel moyen de 12,9 %, soit plus de trois fois le taux de croissance annuel moyen des exportations du Canada vers d'autres pays, qui s'est élevé à 4,2 %. Les exportations du Canada vers les États-Unis sont ainsi passées de 151 milliards $ à 308 milliards $ au cours de la période, alors que les exportations à destination d'autres pays se sont stabilisées à 47 milliards $ en 1999, contre 37 milliards $ en 1993. La performance modeste des exportations vers d'autres pays s'explique partiellement par les crises financières qui se sont abattues sur l'Asie et l'Amérique latine en 1998, par la récession et la lente reprise amorcée en 1999, le tout ayant mis à rude épreuve les économies de ces régions. Les chiffres préliminaires relatifs à 2000 indiquent un taux de croissance plus dynamique des exportations du Canada vers ces pays.

La figure 8-8 illustre l'importance des États-Unis dans les exportations du Canada depuis 20 ans.

FIGURE 8-8 : IMPORTANCE DES ÉTATS-UNIS DANS LES EXPORTATIONS DU CANADA, 1981 – 1999



Source : Statistique Canada, cat. 65-202

Depuis 20 ans, les importations du Canada en provenance des États-Unis ont été relativement stables, oscillant entre 65 % et 69 % du total des importations du Canada. Les chiffres préliminaires relatifs à 2000 révèlent

que la part des importations en provenance des États-Unis a reculé à 64 %. Entre 1993 et 1999, les importations en provenance des États-Unis et des autres pays ont affiché un taux de croissance annuel moyen de 11 %.

RÉPARTITION MODALE

En 1999, le camionnage a dominé les échanges transfrontaliers, en s'emparant de 60 % du total des exportations destinées aux États-Unis dont la valeur s'est chiffrée à 185 milliards $, et de 81 % de toutes les importations en provenance des États-Unis, d'une valeur de 175 milliards $. Entre 1993 et 1999, la part du camionnage est passée de 58 % à 60 % des exportations, tandis qu'elle est demeurée stable au chapitre des importations, à hauteur de 79 % ou 82 %. Le chemin de fer s'est classé au deuxième rang, avec entre 22 % et 24 % des exportations au cours de la période, mais seulement 8 % à 9 % des importations. Le transport par pipeline (inclus dans les « autres » modes) s'est classé au troisième rang dans les exportations à destination des États-Unis, alors que l'avion a vu sa part des exportations et des importations augmenter légèrement, puisqu'il s'est classé au deuxième rang au chapitre des importations au cours de cette période[4].

Sous le rapport du tonnage, les pipelines se sont classés au premier rang, en transportant entre 41 % et 45 % des volumes totaux exportés aux États-Unis. Le camionnage vient ensuite, avec 21 % à 24 %, suivi de près par le chemin de fer, à 18 % ou 19 %, et le transport maritime, à 16 % ou 17 %. En 1999, près de 308 millions de tonnes ont été acheminées vers les États-Unis. Du côté des importations, le camionnage et le transport maritime ont dominé, avec respectivement 49 % et 33 % du tonnage total importé des États-Unis. En 1999, plus de 106 millions de tonnes ont été expédiées au Canada en provenance des États-Unis.

Le tableau 8-5 analyse la valeur des exportations et des importations entre le Canada et les États-Unis par mode et par secteur entre 1993 et 1999. Il permet d'avoir une idée du nombre de tonnes transportées durant la même période.

ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS PAR RÉGION

L'Ontario s'est emparé de près de 66 % des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis en 1999, concentrant 183 milliards $ des exportations et 161 milliards $ des importations. Le Québec s'est classé

TABLEAU 8-5 : ÉCHANGES CANADA – É.-U., PAR MODE ET PAR SECTEUR, 1993 – 1999

Année	Milliards de dollars	Part en pourcentage – Transport routier	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport aérien	Autres
Exportations[1]						
1993	150,7	57,6	24,4	2,9	4,5	10,6
1995	207,8	57,5	25,1	3,3	4,7	9,4
1997	243,9	59,7	22,1	2,8	5,0	10,5
1999	308,1	60,2	22,8	2,2	5,7	9,1
Importations						
1993	113,8	81,9	8,5	1,6	7,5	0,5
1995	150,7	80,1	9,5	1,5	8,6	0,3
1997	184,3	79,2	9,6	1,5	9,2	0,6
1999	215,4	81,1	7,8	1,3	9,4	0,4

Année	Millions de tonnes[2]	Part en pourcentage – Transport routier	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport aérien	Autres
Exportations						
1993	221,8	20,8	18,9	16,8	0,1	43,4
1995	271,7	20,1	17,8	16,7	0,2	45,2
1997	294,4	21,0	18,1	17,1	0,1	43,6
1999	307,5	24,0	19,0	16,3	0,2	40,6
Importations						
1993	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
1995	77,4	47,2	14,9	35,2	1,4	1,3
1997	98,6	49,9	13,3	32,1	1,0	3,7
1999	106,2	49,2	13,6	33,4	0,9	2,8

Note : N/D = non disponible.
1 Total des exportations, notamment les exportations et les réexportations de produits canadiens
2 Tonnes estimatives selon les facteurs de conversion de poids conçus par Statistique Canada

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203, compilations spéciales. Transports Canada à partir de données de Statistique Canada

au deuxième rang, avec 14 %, suivi de l'Alberta, à 7 %, et de la Colombie-Britannique, à 6 %. Ces quatre provinces ont totalisé plus de 90 % de tous les échanges avec les États-Unis en 1999, une situation qui est demeurée constante de 1993 à 1999. Toutes les provinces canadiennes, à l'exception du Manitoba et du Yukon, ont affiché une balance commerciale excédentaire avec les États-Unis, leurs exportations dépassant leurs importations. Le tableau 8-6 illustre les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis par province.

Du côté des États-Unis, toutes les régions[5] ont eu une balance commerciale déficitaire avec le Canada, à l'exception du Sud, qui a exporté au Canada plus de produits qu'il n'en a importés. Ce scénario prévaut depuis dix ans. En 1999, la région du Centre des États-Unis a dominé les échanges commerciaux entre les États-Unis et le Canada, avec 222 milliards $ ou 42 % du total (127 milliards $ en provenance du Canada et 95 milliards $ à destination du Canada). La région du Nord-Est s'est classée au deuxième rang, avec

4 Plus d'un mode de transport peut être utilisé pour acheminer des produits entre le point d'origine et le point de destination. Pour les exportations, le mode de transport est celui qui a servi au franchissement de la frontière internationale. Pour les importations, le mode de transport désigne le dernier mode qui a acheminé les marchandises jusqu'au port de dédouanement au Canada. Il peut s'agir du mode par lequel les marchandises sont arrivées au point d'entrée canadien dans le cas des entrepôts sous douane. Cela peut entraîner une sous-estimation des importations canadiennes par bateau et par avion.

5 Les quatre régions des États-Unis sont le Centre, c'est-à-dire les États riverains des Grands Lacs (Centre-Est) ainsi que le Dakota du Nord, le Dakota du Sud, le Nebraska, le Kansas, l'Iowa, le Minnesota et le Missouri (Centre-Ouest); le Nord-Est des États-Unis, qui désigne les États de la Nouvelle-Angleterre et du littoral atlantique, notamment le New Jersey, New York et la Pennsylvanie; le Sud, qui englobe les États du Sud, depuis la côte atlantique jusqu'au golfe du Mexique; et l'Ouest, qui comprend les États du Pacifique et des Rocheuses américaines. Les données sur les États inconnus ont été laissées dans une catégorie résiduelle appelée « Autres États des États-Unis ».

117 milliards $, ou 22 % des échanges, suivie du Sud, à hauteur de 102 milliards $, et de l'Ouest, à hauteur de 75 milliards $.

TABLEAU 8-6 : ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U., PAR Pprovince, 1999

	(Milliards de dollars)			*Part en (%)*
	Exportations	*Importations*	*Total*	
Ontario	182,8	160,6	343,4	65,6
Québec	52,6	20,9	73,5	14,0
Alberta	29,4	7,6	37,0	7,1
Colombie-Britannique	20,2	12,5	32,7	6,3
Manitoba	6,6	7,1	13,7	2,6
Saskatchewan	5,7	3,7	9,4	1,8
Nouveau-Brunswick	5,2	2,1	7,3	1,4
Nouvelle-Écosse	3,1	0,7	3,8	0,7
Terre-Neuve	2,0	0,1	2,1	0,4
Île-du-Prince-Édouard	0,5	0,0	0,5	0,1
Yukon et Territoires du Nord-Ouest	0,0	0,1	0,1	0,0
Total	**308,1**	**215,4**	**523,5**	**100,0**

Note : Total des exportations et des importations.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; compilations spéciales

Entre 1989 et 1999, deux régions des États-Unis ont accru la part de leurs échanges commerciaux avec le Canada : la part du Sud est passée de 17 % à 20 % et celle de l'Ouest, de 12 % à 14 %. L'augmentation des échanges commerciaux entre le Canada et le Sud des États-Unis a été principalement transportée par camion, dont la part a progressé de 64 % à 69 % du total des échanges au cours de cette période. Les échanges avec l'Ouest des États-Unis ont eux aussi été dominés par le camionnage, dont la part est passée de 52 % à 55 %, et qui a été suivi par l'avion, dont la part est passée de 14 % à 18 %, et par le chemin de fer, dont la part est passée de 14 % à 16 %.

Le tableau 8-7 illustre les échanges transfrontaliers par région des États-Unis entre 1989 et 1999.

TABLEAU 8-7 : COMMERCE CANADA/É.-U., PAR RÉGION DES É.-U., 1989 ET 1999

	(Milliards de dollars)		*Part en (%)*	
	1989	*1999*	*1989*	*1999*
É.-U. Centre	87,9	221,8	46,4	42,4
É.-U. Nord-Est	45,6	116,7	24,1	22,3
É.-U. Sud	31,8	102,2	16,8	19,5
É.-U. Ouest	22,5	75,1	11,9	14,4
É.-U. autre[1]	1,5	7,7	0,8	1,4
Total	**189,3**	**523,5**	**100,0**	**100,0**

Note : Total des exportations et des importations.

1 La catégorie « Autres » comprend des données résiduelles non spécifiées.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; compilations spéciales

MODE PRIVILÉGIÉ ET AMALGAME DE PRODUITS

Comme nous l'avons déjà vu, le camionnage a dominé le commerce entre le Canada et les États-Unis en 1999, assurant le transport de 60 % de la valeur des exportations et de 24 % du tonnage, et de 80 % de la valeur des importations et de près de 50 % du tonnage. De plus, les transporteurs pour compte d'autrui ayant leur siège au Canada ont transporté des produits sur de plus grandes distances. Entre 1989 et 1999, la distance moyenne par tonne transportée n'a pas cessé d'augmenter au rythme annuel moyen de 2,4 % pour les exportations (de 825 km à 1 047 km) et de 1,6 % pour les importations[6] (de 948 km à 1 240 km).

Le nombre de camions qui ont franchi la frontière entre le Canada et les États-Unis a lui aussi continué d'augmenter. Entre 1991 et 2000, les camions franchissant la frontière ont augmenté au rythme annuel moyen de 7,4 %, passant ainsi de 19 680 véhicules à 37 360 véhicules quotidiennement[7]. La part des franchissements quotidiens de camions appartenant à des entreprises canadiennes est passée de 57 % à 68 % au cours de la même période.

En 1999, les exportations acheminées par camion aux États-Unis se sont chiffrées à 185 milliards $. Les entreprises de camionnage ont dominé le transport de toutes les catégories de produits, à l'exception des combustibles minéraux, des produits pétroliers et des minerais métalliques. Elles ont transporté 54 % de tous les produits automobiles (d'une valeur de 45 milliards $) expédiés aux États-Unis, 80 % de toutes les machines et équipements (22 milliards $), 88 % de tous les produits alimentaires (13,6 milliards $), 74 % de tous les matériels et équipements électriques et électroniques (13,4 milliards $) et plus de 60 % de tous les produits du papier (12,8 milliards $). La valeur des produits importés par le Canada des États-Unis et acheminés par camion s'est chiffrée à 175 milliards $ en 1999.

PRINCIPAUX FLUX DES ÉCHANGES ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

En 1999, les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont intéressé 17 grands marchés dans les deux sens valant chacun au moins 10 milliards $, ce qui représente plus de 80 % de tous les échanges commerciaux entre les deux pays. L'industrie du camionnage a dominé les échanges, s'emparant de 50 % ou de plus de 14 d'entre eux. L'Ontario faisait partie de huit de ces marchés, notamment des quatre premiers, dont la valeur totale s'est chiffrée à 272 milliards $, ou 52 % du total des échanges transfrontaliers.

Le flux le plus important s'est fait entre l'Ontario et les États des États-Unis riverains des Grands Lacs, dont la part a été de 30 %, les exportations se chiffrant à 85 milliards $ et les importations à 73 milliards $.

6 D'après l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (selon l'origine et la destination des marchandises) de Statistique Canada.

7 Adapté par Transports Canada à partir des données de Statistique Canada, Section des voyages internationaux, tableaux 1A et 1B.

TABLEAU 8-8 : ÉCHANGES COMMERCIAUX TRANSFRONTALIERS CANADA/É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX NORD-SUD, 1999

(Milliards de dollars)

Région canadienne	*Région américaine*	*Exportations du Canada*	*Importations au Canada*	*Total du commerce*	*Part en %*	*Principaux moyens utilisés (% de la valeur totale)*
Ontario	Centre-Est	85,4	73,3	158,7	30	Route (79), rail (19)
Ontario	Atlantique-centre	33,1	21,3	54,3	10	Route (77), rail (17)
Ontario	Pacifique	19,9	9,9	29,7	6	Route (54), rail (24)
Ontario	Atlantique-Sud	12,3	17,0	29,2	6	Route (81), rail (10)
Québec	Atlantique-centre	14,2	4,5	18,7	4	Route (77), avion (12)
Ontario	Centre-Sud	6,3	11,4	17,8	3	Route (81), rail (16)
Ontario	Centre-Ouest	7,7	9,2	16,8	3	Route (76), rail (14)
Colombie-Britannique	Pacifique	9,5	6,5	16,0	3	Route (69), pipeline (11)
Ontario	Sud-Ouest	6,0	9,9	15,9	3	Route (71), rail (16)
Québec	Nouvelle-Angleterre	8,7	5,2	13,9	3	Route (86), rail (5)
Prairies	Centre-Est	8,8	4,3	13,1	3	Route (41), pipeline (37)
Québec	Centre-Est	10,1	2,2	12,3	2	Route (55), rail (34)
Prairies	Centre-Ouest	8,3	3,2	11,5	2	Route (58), pipeline (26)
Ontario	Nouvelle-Angleterre	6,4	4,8	11,2	2	Route (76), avion (16)
Québec	Atlantique-Sud	7,3	2,9	10,2	2	Route (65), avion (17)
Prairies	Pacifique	7,3	2,0	9,3	2	Route (40), pipeline (34)
Prairies	Atlantique-centre	6,1	1,5	7,6	1	Route (32), pipeline (47)
Total partiel :		**257,3**	**189,0**	**446,3**	**85**	
Autre		50,8	26,4	77,2	15	
Total du commerce Canada/É.-U. :		**308,1**	**215,4**	**523,5**	**100**	

Note : E.-U. Centre comprend les États limitrophes des Grands Lacs (Centre Est) et ceux des Dakota Nord et Sud, le Nebraska, le Kansas, l'Iowa, le Minnesota et le Missouri (Centre Ouest).
Nord-Est É.-U. se rapporte aux États de la Nouvelle-Angleterre et à ceux de l'Atlantique comme le New Jersey, New York et la Pennsylvanie.
Sud É.-U. comprend les États du Sud de la côte Atlantique au Golfe du Mexique.
Ouest É.-U. se rapporte aux États montagneux et aux États le long du Pacifique.

Source : Transports Canada, à partir de données adaptées de Statistique Canada, Division du commerce international

Les produits automobiles ont dominé les exportations de l'Ontario, principalement destinées au Michigan, et dont la valeur a été de 53 milliards $. Cinquante-sept pour cent de ces produits ont été acheminés par camion, 43 % par chemin de fer. De même, les importations de l'Ontario ont été principalement des produits automobiles, d'une valeur de 29 milliards $, ainsi que des machines et des équipements, d'une valeur de 17 milliards $. Dans les deux cas, 90 % de ces produits ont été acheminés par camion.

Le tableau 8-8 illustre les principaux flux des échanges entre le Canada et les États-Unis en 1999, avec la ventilation modale de chacun.

FIGURE 8-9 : COMMERCE CANADA–ÉTATS-UNIS, PRINCIPAUX FLUX DES ÉCHANGES AVEC L'ONTARIO, 1999

(Milliards de dollars)

Source : Transports Canada

Les figures 8-9 et 8-10 illustrent les principaux flux des échanges Canada–États-Unis intéressant l'Ontario et les autres provinces.

De nombreux facteurs intérieurs et extérieurs influent sur la croissance du commerce entre le Canada et les États-Unis. Mentionnons entre autres la diminution progressive des tarifs douaniers sur les produits résultant des accords commerciaux et les fluctuations du taux de change du dollar. Entre 1988 et 1999, la part des droits de douane perçus sur le total des produits importés des États-Unis a régulièrement baissé, pour passer de 2,6 % à 0,1 %[8]. Quant aux fluctuations du taux de change, elles

FIGURE 8-10 : COMMERCE CANADA–ÉTATS-UNIS, FLUX DES ÉCHANGES AVEC D'AUTRES PROVINCES, 1999

(Milliards de dollars)

Note : À l'exclusion de l'Ontario.

Source : Transports Canada

8 Adapté par Transports Canada à partir de données de Statistique Canada, Division du commerce international, 1988-1999.

ont rendu les produits canadiens relativement moins coûteux pour les consommateurs américains depuis dix ans.

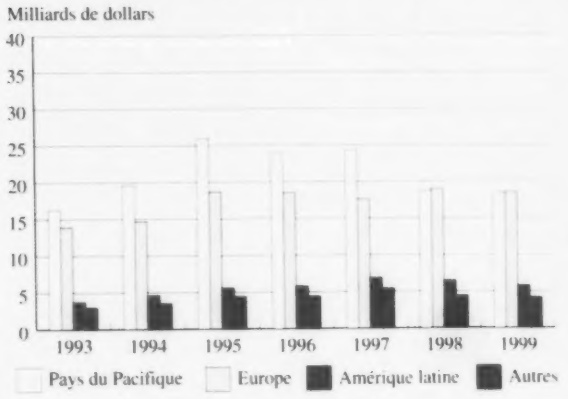
Le tableau 8-9 illustre le taux de change du dollar canadien certaines années entre 1989 et 2000.

TABLEAU 8-9 : TAUX DE CHANGE, DOLLARS CANADIENS PAR DEVISE CHOISIE

	Dollar É.-U.	*Livre sterling*	*Mark allemand*	*Yen japonais (milliers)*
1989	1.184	1.941	0.631	8.60
1993	1.290	1.938	0.781	11.65
1995	1.372	2.166	0.959	14.68
1998	1.484	2.459	0.845	11.40
1999	1.486	2.404	0.811	13.11
2000	1.485	2.250	0.701	13.78

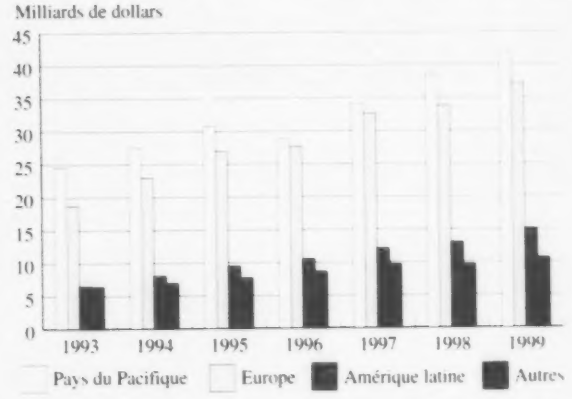
Source : Statistique Canada, cat. 11-010

FIGURE 8-11 : EXPORTATIONS DESTINÉES AUX PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1993 – 1999



Source : Statistique Canada, Division du commerce international

FIGURE 8-12 : IMPORTATIONS DES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1993 – 1999



Source : Statistique Canada, Division du commerce international

ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET LES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS

SURVOL

Même s'ils sont moins importants que les échanges avec les États-Unis, les échanges commerciaux entre le Canada et les pays autres que les États-Unis valent néanmoins la peine d'être analysés. Entre 1993 et 1999, les importations des pays autres que les États-Unis ont concentré entre 32 % et 33 % du total des importations du Canada. Les exportations à destination de ces mêmes pays n'ont représenté que 13 % du total des exportations du Canada en 1999, contre 20 % en 1993. La situation des exportations s'explique partiellement par les crises financières et la récession qui se sont abattues sur les économies d'Asie et d'Amérique latine en 1998 et sur la lenteur de la relance de ces économies en 1999. Les exportations du Canada vers des pays autres que les États-Unis ont progressé au rythme annuel moyen de 4,2 % au cours de cette période. Les importations du Canada en provenance de ces pays ont affiché une meilleure tenue, avec un taux de croissance annuel moyen de 11 % entre 1993 et 1999.

Les figures 8-11 et 8-12 illustrent les échanges commerciaux entre le Canada et les pays autres que les États-Unis entre 1993 et 1999.

ÉCHANGES COMMERCIAUX PAR MODE

À l'instar des années précédentes, le bateau et l'avion ont été les principaux modes qui ont assuré les échanges commerciaux entre le Canada et les pays autres que les États-Unis. Entre 1993 et 1999, la part des exportations acheminées par bateau vers ces pays a légèrement reculé de 73 % à 71 %, alors que la part de l'avion a progressé de 17 % à 21 %. Les exportations par avion à destination de ces pays ont augmenté au rythme annuel moyen de 7,6 % au cours de la période, passant de 6 milliards $ en 1993 à près de 10 milliards $ en 1999.

Le tableau modal des importations est sans doute moins clair[9] : par exemple, le bateau a dominé les importations du Canada en provenance des pays autres que les États-Unis, même si sa part a reculé quelque peu. Le camion s'est classé au deuxième rang, alors que l'avion a occupé le troisième rang, avec une part qui est passée de 17 % à 23 % entre 1993 et 1999. Le chiffre sur le camionnage est sans doute surestimé[10] car il vise en

9 Les données sur le camionnage et le chemin de fer peuvent servir à estimer l'importance du commerce entre le Canada et des pays autres que les États-Unis qui a transité par les États-Unis. Dans le cas des importations toutefois, une telle estimation est plus difficile à établir, car les documents qui contiennent des données sur le trafic des marchandises risquent d'aboutir à une sous-estimation des importations acheminées par bateau et par avion.

10 Voir notes 4 et 9.

partie les transbordements via les États-Unis, le reste étant réparti entre le bateau et l'avion.

La part accrue de l'avion est indicative de la tendance croissante à transporter par avion des produits de grande valeur comme le matériel électronique et les matériels de télécommunications. Entre 1993 et 1999, les machines et les équipements importés par avion des pays autres que les États-Unis ont augmenté au rythme annuel moyen de 16 %, alors que les machines ou les équipements électriques et électroniques ont augmenté de 29 %.

Sur le plan du tonnage, la répartition modale des échanges commerciaux du Canada avec des pays autres que les États-Unis est à vocation presque exclusivement maritime. En 1999, 182 millions de tonnes ont été expédiées par bateau depuis le Canada vers des pays autres que les États-Unis, dont 98 % par bateau. Environ 70 millions de tonnes ont été expédiées par ces autres pays vers le Canada, dont 84 % par bateau.

Le tableau 8-10 illustre la valeur des échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les États-Unis par mode et par secteur entre 1993 et 1999.

TABLEAU 8-10 : ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PAR MODE ET PAR SECTEUR, 1993 – 1999

Année	Milliards de dollars	Part en pourcentage — Transport routier	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport aérien	Autres
Exportations[1]						
1993	36,9	9,2	1,1	72,6	17,1	0,0
1995	54,5	9,4	1,2	74,0	15,4	0,0
1997	54,2	9,1	1,7	72,8	16,4	0,0
1999	46,8	6,6	1,7	70,9	20,8	0,0
Importations						
1993	56,1	26,1	3,9	50,8	16,6	2,7
1995	74,9	25,1	3,7	49,7	19,5	1,9
1997	88,5	31,3	4,5	40,1	22,0	2,1
1999	104,7	34,7	3,3	38,2	23,3	0,5

Année	Millions de tonnes[2]	Part en pourcentage — Transport routier	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport aérien	Autres
Exportations						
1993	143,4	0,9	0,2	98,6	0,3	0,0
1995	172,0	1,3	0,3	98,1	0,4	0,0
1997	189,9	1,0	0,2	98,4	0,4	0,0
1999	182,3	1,7	0,3	97,7	0,3	0,0
Importations						
1993	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
1995	59,5	5,4	1,2	78,8	0,9	13,7
1997	71,3	6,6	1,0	79,4	0,9	12,2
1999	69,6	9,1	1,3	83,5	1,3	4,8

Note : N/D = non disponible.
1 Total des exportations, notamment les exportations et les réexportations de produits canadiens.
2 Tonnes estimatives selon les facteurs de conversion de poids conçus par Statistique Canada.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; compilations spéciales. Transports Canada à partir de données de Statistique Canada.

DIRECTION DES FLUX COMMERCIAUX

Entre 1993 et 1997, les exportations destinées à des pays autres que les États-Unis sont provenues presque équitablement des provinces de l'Est et de l'Ouest, à hauteur respectivement de 51 % et de 49 %. Depuis 1998 cependant, les provinces de l'Est ont concentré une plus forte part des exportations, à hauteur de 54 %. Cette évolution reflète la baisse des exportations à destination des pays riverains du Pacifique, qui étaient essentiellement expédiées depuis les provinces de l'Ouest. L'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique ont été les principales provinces d'origine des exportations destinées aux pays d'outre-mer. En 1999, plus de 80 % des exportations totales ayant comme origine une des provinces de l'Ouest ont été expédiées à partir de la Colombie-Britannique (17,3 milliards $), Vancouver s'accaparant plus de 86 % de ce total.

Pour ce qui est de l'importation de produits, plus de 80 % des produits expédiés au Canada par des pays d'outre-mer ont transité par les provinces de l'Est, principalement l'Ontario, à hauteur de 50,8 %. Cette tendance s'est maintenue constante de 1993 à 1999. Le Canada a eu une balance commerciale déficitaire avec la plupart des pays autres que les États-Unis. En 1999, les exportations à destination de ces pays se sont chiffrées à 47 milliards $, contre 105 milliards $ pour les importations. Les chiffres préliminaires relatifs à 2000 témoignent du même déséquilibre, les exportations se chiffrant à 50 milliards $ et les importations à 127 milliards $.

Le tableau 8-11 illustre la part des provinces dans les échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les États-Unis en 1999.

TABLEAU 8-11 : ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PAR PROVINCE, 1999

(Milliards de dollars)

	Exportations	Importations	Total	Part en %
Ontario	12,7	50,8	63,5	41,9
Québec	9,5	27,6	37,1	24,5
Colombie-Britannique	9,5	14,7	24,2	16,0
Alberta	5,4	2,7	8,1	5,3
Nouvelle-Écosse	1,0	3,9	4,9	3,2
Saskatchewan	4,3	0,5	4,8	3,2
Nouveau-Brunswick	1,0	2,1	3,1	2,0
Manitoba	1,5	1,2	2,7	1,8
Terre-Neuve	1,0	1,2	2,2	1,5
Yukon et Territoires du Nord-Ouest	0,9	0,0	0,9	0,6
Île-du-Prince-Édouard	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	**46,8**	**104,7**	**151,5**	**100,0**

Note : Total des exportations, notamment les exportations et les réexportations de produits canadiens.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; compilations spéciales

PRINCIPAUX FLUX COMMERCIAUX

En 1999, cinq grands marchés commerciaux valant au moins 10 milliards $ chacun ont concentré 68 % de tous les échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les États-Unis. Trois de ces flux ont intéressé les provinces de l'Est et trois étaient des mouvements d'importation. Pour les mouvements d'exportation, les principaux flux se sont faits dans le sens provinces de l'Est–pays d'Europe, à hauteur de 13,7 milliards $, et dans

le sens province de l'Ouest–pays riverains du Pacifique, à hauteur de 12,8 milliards $. Pour les mouvements d'importation, les principaux flux se sont faits dans le sens pays d'Europe–provinces de l'Est, à hauteur de 33,9 milliards $; pays riverains du Pacifique–provinces de l'Est, à hauteur de 28,9 milliards $; et pays riverains du Pacifique–provinces de l'Ouest, à hauteur de 13,2 milliards $.

Le principal flux commercial a été les produits provenant de pays d'Europe et destinés aux provinces de l'Est, dont la valeur totale s'est chiffrée à 34 milliards $. Le bateau s'est emparé de 49 % de ce marché, d'une valeur approximative de 17 milliards $, et principalement composé de combustibles minéraux et de produits pétroliers d'une valeur de 4,2 milliards $, de machines et d'équipements d'une valeur de 2,6 milliards $, ainsi que 2 milliards $ de produits automobiles et 1,9 milliard $ de produits alimentaires. Les importations par avion se sont chiffrées à 11 milliards $, ou 33 % des flux commerciaux. Les produits manufacturés, d'une valeur totale de 4,2 milliards $, de même que les machines et équipements, notamment les pièces électroniques, d'une valeur de 4,1 milliards $, ont été les principaux produits expédiés par avion.

Le deuxième plus grand flux a porté sur les produits exportés par les pays riverains du Pacifique vers les provinces de l'Ouest, dont la valeur s'est chiffrée à 29 milliards $. Trois principaux modes de transport ont assuré ce flux : le camionnage, à hauteur de 11,4 milliards $, ou 39 % du total des expéditions; le bateau, à hauteur de 8,8 milliards $, ou 30 %; et l'avion, à hauteur de 7,6 milliards $, ou 26 %. Trois groupes de produits ont constitué le gros de ce flux commercial : les machines et équipements, d'une valeur de 7,5 milliards $, les matériels électriques et électroniques, d'une valeur de 7,3 milliards $, et les produits manufacturés, d'une valeur de 7,2 milliards $. Les matériels électroniques ont été expédiés principalement par avion, alors que les produits manufacturés l'ont été par bateau. Comme nous l'avons vu plus haut, la part du transport routier est surestimée[11], car elle couvre partiellement les transbordements via les États-Unis, le reste alimentant le transport maritime et le transport aérien.

Les tableaux 8-12 et 8-13 illustrent les principaux flux commerciaux entre le Canada et les pays autres que les États-Unis en 1999.

Les figures 8-13 et 8-14 illustrent les principaux flux commerciaux entre le Canada et les pays d'outre-mer en 1999.

TABLEAU 8-12 : ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET LES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS – EXPORTATIONS, 1999

(Milliards de dollars)

	Origine			
Exportations vers :	*Provinces de l'Est*	*Provinces de l'Ouest*	*Total*	*Principaux modes utilisés (% de la valeur totale)*
Europe	13,7	4,8	18,5	Bateau (65), avion (32)
Pays du Pacifique[1]	5,7	12,8	18,5	Bateau (82), avion (13)
Amérique latine[2]	2,7	1,4	4,1	Bateau (60), camion (22)
Mexique	1,0	0,6	1,6	Bateau (31), camion (42)
Autres	2,1	2,0	4,1	Bateau (76), avion (17)
Total	**25,2**	**21,6**	**46,8**	

1 Ce qui comprend les pays d'Océanie et d'Asie, à l'exception du Bangladesh, du Sri Lanka, des Maldives, de l'Inde et du Pakistan.
2 Amérique du Sud, Amérique centrale et Antilles, à l'exception du Mexique.

Source : Transports Canada à partir de données des statistique Canada, Division du commerce international

TABLEAU 8-13 : ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET LES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS – IMPORTATIONS, 1999

(Milliards de dollars)

	Destination			
Importations de :	*Provinces de l'Est*	*Provinces de l'Ouest*	*Total*	*Principaux modes utilisés (% de la valeur totale)*
Pays du Pacifique[1]	28,9	13,2	42,1	Bateau (39), camion (37)
Europe	33,9	3,3	37,2	Bateau (47), avion (33)
Mexique	8,6	0,9	9,5	Route (74), ch. de fer (16)
Amérique latine[2]	4,8	0,5	5,3	Bateau (44), camion (39)
Autres	9,4	1,2	10,6	Route (46), bateau (32)
Total	**85,6**	**19,1**	**104,7**	

1 Ce qui comprend les pays d'Océanie et d'Asie, à l'exception du Bangladesh, du Sri Lanka, des Maldives, de l'Inde et du Pakistan.
2 Amérique du Sud, Amérique centrale et Antilles, à l'exception du Mexique.

Source : Transports Canada à partir de données de Statistique Canada, Division du commerce international

FIGURE 8-13 : EXPORTATIONS DESTINÉES AUX PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, PRINCIPAUX FLUX COMMERCIAUX, 1999

(Milliards de dollars)

Source : Transports Canada

11 Voir notes 4 et 9.

FIGURE 8-14 : IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, PRINCIPAUX FLUX COMMERCIAUX, 1999

(Milliards de dollars)

Source : Transports Canada

TENDANCES RÉCENTES

En 1998, l'économie mondiale et les échanges commerciaux ont subi le contrecoup des crises financières et des récessions qui ont pris naissance au Japon et se sont étendues aux pays asiatiques voisins et à l'Amérique latine. En 1999, les économies de ces pays d'Asie et d'Amérique latine ne s'étaient pas entièrement rétablies et sont demeurées léthargiques. Cela n'a pas été sans conséquences sur les exportations du Canada à destination du Japon et des pays d'Asie, qui ont reculé de 23 % en 1998 et de 3 % en 1999. De même, les exportations canadiennes à destination des pays d'Amérique latine ont accusé deux baisses successives, chutant de 16 % et de 27 % par rapport à 1997.

En 2000, la conjoncture économique mondiale a été plus favorable. Les exportations du Canada vers les pays autres que les États-Unis ont accusé une forte hausse de 12,5 % pour atteindre 50,4 milliards $, soit presque le niveau de 1997, qui était de 52 milliards $. Au cours de la même période, les exportations canadiennes vers les États-Unis ont progressé de 16,5 %.

Du côté des importations, la situation est inverse car les importations en provenance de ces autres pays augmentent plus rapidement que les importations en provenance des États-Unis. En 1999, les importations des pays autres que les États-Unis ont été vigoureuses, augmentant de plus de 10 % par rapport à 1998, alors que les importations en provenance des États-Unis n'ont augmenté que de 5,8 %. En 2000, le rythme de croissance des importations provenant d'autres pays a atteint 21 %, alors que celui des importations en provenance des États-Unis a conservé le même niveau qu'en 1999, à 6,4 %. C'est ainsi que les importations du Canada en provenance des États-Unis ont concentré 64 % du total des importations canadiennes, contre 68 % deux années plus tôt.

Les tableaux 8-14 et 8-15 illustrent les exportations et les importations du Canada selon les principaux groupes de pays en 1999 et 2000.

TABLEAU 8-14 : EXPORTATIONS CANADIENNES PAR GROUPE DE PAYS, 1999 ET 2000

(Milliards de dollars)

Destination	*1999*	*2000*	*Taux de croissance (%)*
É.-U.	**286,6**	**333,8**	**16,5**
Autre pays	**44,8**	**50,4**	**12,5**
Japon	8,3	8,9	7,0
Autres pays d'Asie	9,2	10,7	16,6
Mexique	1,5	1,9	28,5
Autres pays de l'Amérique latine[1]	3,8	3,9	3,9
Europe de l'Ouest	16,8	19,3	14,7
Autres[2]	5,2	5,6	8,3
Total	**331,3**	**384,1**	**15,9**

Note : Données préliminaires pour ce qui est de l'an 2000. Exportations de produits canadiens.
1 Ce qui comprend les Antilles, les pays d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale, à l'exception du Mexique.
2 Ce qui comprend l'Océanie, le Moyen-Orient, l'Afrique et d'autres pays d'Europe.

Source : Statistique Canada, cat. 65-001, décembre 2000

TABLEAU 8-15 : IMPORTATIONS DU CANADA PAR GROUPE DE PAYS, 1999 ET 2000

(Milliards de dollars)

Origine	*1999*	*2000*	*Taux de Croissance (%)*
É.-U.	**215,5**	**229,3**	**6,4**
Autre pays	**104,8**	**127,2**	**21,4**
Japon	15,0	16,6	10,4
Autres pays d'Asie	26,9	32,9	22,2
Mexique	9,5	12,1	26,6
Autres pays de l'Amérique latine[1]	5,3	6,4	19,5
Europe de l'Ouest	35,8	42,8	19,8
Autres[2]	12,2	16,3	34,4
Total	**320,3**	**356,5**	**11,3**

Note : Données préliminaires pour ce qui est de l'an 2000.
1 Ce qui comprend les Antilles, les pays d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale, à l'exception du Mexique.
2 Ce qui comprend l'Océanie, le Moyen-Orient, l'Afrique et d'autres pays d'Europe.

Source : Statistique Canada, cat. 65-001, décembre 2000

TRANSPORT ET TOURISME 9

Les dépenses touristiques au Canada se sont chiffrées à 50,1 milliards $ en 1999, dont 20,1 milliards $, ou 40 %, étaient liées aux transports.

Dans ce chapitre, nous analyserons deux grands aspects des transports et du tourisme. En premier lieu, nous nous pencherons sur les dépenses touristiques effectuées au Canada par les visiteurs canadiens et étrangers, y compris les dépenses liées aux transports. Nous comparerons ensuite la valeur des dépenses des étrangers qui voyagent au Canada à celle des dépenses effectuées par les Canadiens qui voyagent à l'extérieur du Canada.

Nous entreprendrons ensuite un tour d'horizon des voyages, notamment des voyages intérieurs et internationaux selon la répartition, le motif et le mode de transport. Ce tour d'horizon comporte également des sections sur les voyages entre le Canada et les États-Unis et entre le Canada et des pays autres que les États-Unis.

« Tourisme » dans ce chapitre désigne les personnes qui voyagent et séjournent dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et pour d'autres motifs. Pour les Canadiens qui voyagent au Canada, un déplacement doit couvrir une distance d'au moins 80 km depuis leur lieu de résidence pour être considéré comme un voyage touristique. Les voyages internationaux désignent les voyages à destination ou en provenance du Canada. Cette définition de tourisme est celle utilisée par l'Organisation mondiale du tourisme des Nations Unies, Statistique Canada et la Commission canadienne du tourisme.

DÉPENSES TOURISTIQUES

DÉPENSES TOURISTIQUES AU CANADA

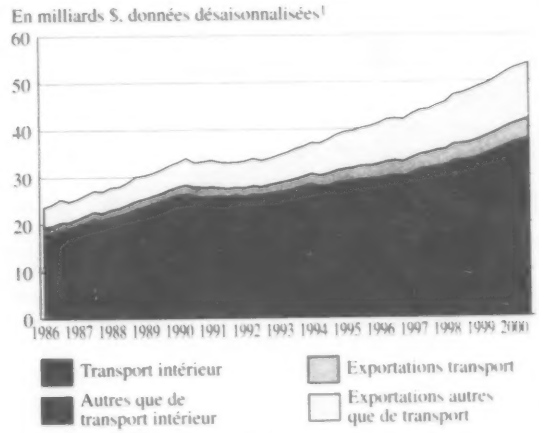
Les dépenses touristiques au Canada peuvent être classées dans deux catégories, les dépenses des Canadiens et les dépenses des touristes étrangers. Les dépenses intérieures désignent les dépenses touristiques des Canadiens au Canada alors que les dépenses d'exportation (ou exportations touristiques) désignent les dépenses des touristes étrangers au Canada.

Les dépenses touristiques au Canada ont atteint le cap des 50,1 milliards $ en 1999, soit une hausse de 6,5 % par rapport à 1998. Cette croissance s'est poursuivie en 2000, les dépenses touristiques des trois premiers trimestres atteignant la somme de 19,5 milliards $, soit 7,2 % de plus qu'à la même période en 1999. La hausse des prix du carburant s'est soldée par une augmentation des dépenses de transport par rapport aux dépenses non liées au transport. La figure 9-1 illustre la tendance dans la répartition des dépenses touristiques depuis 15 ans.

DÉPENSES DE TRANSPORT

Les dépenses touristiques de transport se sont chiffrées à 20,1 milliards $ en 1999, soit 8,5 % de plus qu'en 1998, où elles avaient augmenté de 5 % par rapport à l'année précédente. La hausse des prix du carburant est la principale cause de l'augmentation des dépenses de transport. Les dépenses de transport ont représenté 40,1 % de toutes les dépenses touristiques en 1999, comparativement à 39,3 % en 1998.

FIGURE 9-1 : RÉPARTITION DES DÉPENSES TOURISTIQUES AU CANADA, 1986 – 2000



1 Données trimestrielles aux taux annuels

Source : Statistique Canada, Indicateurs nationaux du tourisme, cat. 13-009

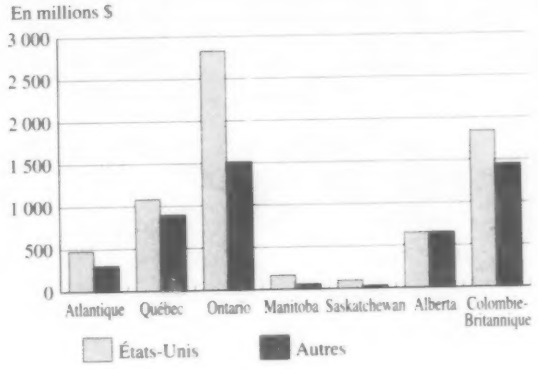
Les dépenses de transport aérien se sont chiffrées à 11,6 milliards $, soit une hausse de 9,6 % par rapport à 1998. Elles ont représenté 57,7 % de l'ensemble des dépenses touristiques de transport. Les dépenses touristiques de transport routier ont représenté 34,5 % du total en 1999. Les sommes dépensées pour l'achat de carburant ont augmenté de 11,1 % en 1999, après avoir connu une baisse de 2,6 % en 1998. Le transport par autocars interurbains et le transport ferroviaire ont représenté respectivement 3,1 % et 1,2 % des dépenses touristiques totales de transport, alors que les dépenses liées à d'autres moyens de transport, tels le transport maritime, les transports urbains, les taxis et le stationnement, ont représenté 3,6 % du total. Le tableau 9-1 illustre les dépenses touristiques de transport par rapport aux autres biens touristiques en 1999.

RÉPARTITION DES DÉPENSES

Sur les 50,1 milliards $ de dépenses touristiques effectuées au Canada en 1999, les Canadiens ont contribué pour 69 % du total ou 34,8 milliards $. Les touristes étrangers ont contribué pour 31 % du total, poursuivant ainsi le mouvement à la hausse enregistré depuis quelques années dans la part étrangère des dépenses touristiques. Les dépenses des étrangers ont augmenté de 7,7 % en 1999, comparativement à une hausse de 6 % des dépenses intérieures en 1999. Au cours des trois premiers trimestres de 2000, la demande intérieure s'est raffermie par rapport à la demande étrangère, les dépenses intérieures ont augmenté de 7,7 %, comparativement à une hausse de 6,2 % des dépenses des étrangers.

En 1999, les dépenses touristiques des non-résidents ont augmenté d'au moins 8 % dans toutes les régions, à l'exception de l'Ontario, où elles n'ont augmenté que de 3,2 %. Bien que l'Ontario ait enregistré la plus faible hausse en pourcentage en ce qui a trait aux dépenses touristiques des non-résidents, c'est néanmoins dans cette province que près de 40 % des dépenses totales ont été effectuées. Le Canada atlantique est la région qui a enregistré la plus forte hausse avec une augmentation de 26 %. Cela s'explique par l'augmentation des dépenses à la fois des touristes américains (16,7 %) et d'autres touristes étrangers (44,1 %). Au Québec, les dépenses des touristes américains ont augmenté de 17 %, alors que celles des touristes en provenance d'autres pays ont chuté de 1,5 %. L'Ontario a enregistré une légère augmentation des dépenses des touristes originaires de tous les pays. Les dépenses des touristes étrangers au Manitoba et en Saskatchewan ont augmenté respectivement de 16,6 % et de 22,3 %. Bien que les dépenses des touristes américains et en provenance d'autres pays aient nettement augmenté, les dépenses totales au Manitoba et en Saskatchewan n'ont représenté que 3 % des dépenses totales. Les dépenses des touristes étrangers ont augmenté d'environ 9 % en Alberta et en Colombie-Britannique. La figure 9-2 illustre la répartition régionale des dépenses effectuées par les touristes étrangers pour des voyages d'une nuit ou plus en 1999.

FIGURE 9-2 : DÉPENSES TOURISTIQUES DES NON-RÉSIDENTS POUR DES VOYAGES D'UNE NUIT OU PLUS, PAR PROVINCE, 1999



Source : Statistique Canada, Voyages internationaux, cat. 66-201

TABLEAU 9-1 : DÉPENSES TOURISTIQUES DE TRANSPORT AU CANADA ET AUTRES PRINCIPAUX BIENS TOURISTIQUES, 1999

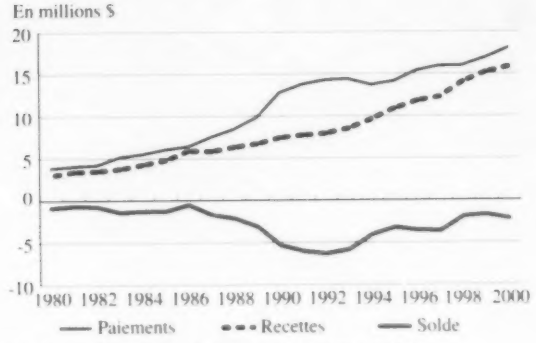
	Intérieures (millions $)	*% de changement 1998-1999*	*Exportations* (millions $)	*% de changement 1998-1999*	*Total* (millions $)	*% de changement 1998-1999*
Transport	16 165	8,5	3 919	8,5	20 084	8,5
Passagers – Transport aérien	9 426	9,9	2 170	8,3	11 596	9,6
Passagers – Transport ferroviaire	144	8,3	88	6,0	232	7,4
Autocars interurbains	412	1,2	201	6,3	613	2,9
Location de véhicules	361	0,3	653	9,0	1 014	5,7
Réparations et pièces de véhicules	1 907	2,3	83	3,8	1 990	2,3
Carburant routier	3 456	11,2	469	10,6	3 925	11,1
Autres modes de transport	459	2,9	255	9,0	714	5,0
Hébergement	3 636	2,1	3 424	8,4	7 060	5,1
Services de restauration	4 562	3,1	3 541	7,6	8 103	5,0
Autres biens et services touristiques	3 649	4,9	1 424	7,8	5 073	5,7
Total – Biens et services touristiques	28 012	6,3	12 308	8,1	40 320	6,8
Total – Autres biens et services	6 812	4,8	2 980	6,2	9 792	5,3
Dépenses touristiques	**34 824**	**6,0**	**15 288**	**7,7**	**50 112**	**6,5**

Source : Statistique Canada, cat. 13-009

LE COMPTE DES VOYAGES ET LES TARIFS DE PASSAGERS INTERNATIONAUX

Le compte des voyages internationaux compare les dépenses effectuées par les touristes étrangers au Canada à la valeur des dépenses effectuées par les Canadiens lorsqu'ils voyagent à l'étranger. La figure 9-3 illustre le solde du compte des voyages internationaux du Canada entre 1980 et 2000.

FIGURE 9-3 : COMPTE DES VOYAGES INTERNATIONAUX DU CANADA, 1980 – 2000



Source : Statistique Canada, Indicateurs nationaux du tourisme, cat. 87-203

DÉFICIT DU COMPTE DES VOYAGES

Le déficit du compte des voyages du Canada a augmenté de 28,1 % en 2000, pour atteindre 2,23 milliards $, renversant ainsi la baisse des trois dernières années. Cette hausse s'explique par le fait que les dépenses des Canadiens à l'étranger ont augmenté à un rythme plus rapide que les dépenses des touristes étrangers au Canada.

En 2000, les Canadiens ont dépensé 18 milliards $ à l'étranger, soit une hausse de 6,1 %. Les touristes étrangers ont dépensé 15,7 milliards $ au Canada, soit une hausse d'à peine 4,2 %. Les dépenses des Canadiens aux États-Unis ont augmenté de 4,7 %, pour atteindre 11,2 milliards $, alors que les dépenses des Américains au Canada ont augmenté de 2,9 %, pour atteindre 9,5 milliards $. Le déficit du compte des voyages avec les États-Unis a augmenté de 16,1 % pour atteindre 1,7 milliard $. Le déficit du compte des voyages du Canada avec les autres pays a aussi augmenté puisque les Canadiens ont dépensé 6,5 milliards $ de plus en 2000, soit une hausse de 10,1 %. Les dépenses des touristes étrangers au Canada ont augmenté de 6,2 %, pour atteindre 6,2 milliards $. Le déficit du compte des voyages avec les pays étrangers a augmenté de 86 %, pour atteindre 557 millions $.

TARIFS DE PASSAGERS INTERNATIONAUX

Les Canadiens ont augmenté leurs dépenses liées à l'achat de billets auprès des transporteurs étrangers de 9,2 % pour atteindre 4,06 milliards $ en 2000, alors que les transporteurs canadiens ont vendu pour 3,12 milliards $ de billets aux voyageurs étrangers, une hausse de 15,5 %. Cela s'est traduit par un déficit diminuant de 7,8 % pour atteindre 934 millions $ dans le compte des tarifs de passagers internationaux. Les achats de billets d'avion ont représenté presque la totalité de ces transactions. Les Canadiens ont acheté pour 3,81 milliards $ de billets d'avion auprès de transporteurs étrangers alors que les transporteurs aériens canadiens ont vendu pour 3,08 milliards $ de billets d'avion aux touristes étrangers. En ce qui a trait au transport terrestre, les Canadiens ont acheté pour 93 millions $ de billets auprès des transporteurs étrangers, alors que les touristes étrangers ont acheté pour 33 millions $ de billets auprès des transporteurs canadiens. Les dépenses des Canadiens pour l'achat de billets pour le transport maritime auprès de transporteurs américains se sont chiffrées à 95 millions $ en 2000, alors que les résidents américains ont dépensé 15 millions $. Les Canadiens ont acheté pour 2 millions $ de billets pour le transport ferroviaire auprès de transporteurs américains, alors que pour les résidents américains ces dépenses se sont chiffrées à 7 millions $.

APERÇU DES VOYAGES

Le tableau 9-2 donne un aperçu des voyages effectués par les Canadiens en 1999 au Canada et des voyages effectués par les Canadiens et les non-résidents à l'étranger en 1999 et 2000.

TABLEAU 9-2 : SOMMAIRE DES VOYAGES AU CANADA, 1999 ET 2000

	2000	*1999*			
	Voyages-personnes (000)	*Voyages-personnes (000)*	*Durée (nuits)*	*Distance moyenne (km)*	*Dépenses moyenne ($)*
Intérieurs		143 180	1,7	294	137
Même jour		96 723	-	151	56
Intraprovinciaux		66 355	-	145	52
Interprovinciaux		3 368	-	253	127
Une nuit ou plus		73 457	3,3	430	214
Intraprovinciaux		58 491	2,7	267	138
Interprovinciaux		14 966	5,4	1 070	510
Internationaux	95 819	95 504			
Canadiens	47 182	46 448	-	-	333
aux États-Unis	42 666	42 768	-	-	226
Même jour	28 073	28 082	-	-	41
Une nuit ou plus	14 594	14 105	7,1	-	595
Vers d'autres pays	4 515	4 244	16,4	-	1 396
Américains	43 993	44 630	-	-	281
Même jour	28 879	28 450	-	-	59
Une nuit ou plus	15 114	15 180	3,9	-	621
Étrangers non américains	4 643	4 425	-	-	1 108
Même jour	205	194	-	-	37
Une nuit ou plus	4 438	4 231	11,3	-	1 168

Source : Statistique Canada (cat. 87-504 et 66-201)

VOYAGES INTÉRIEURS

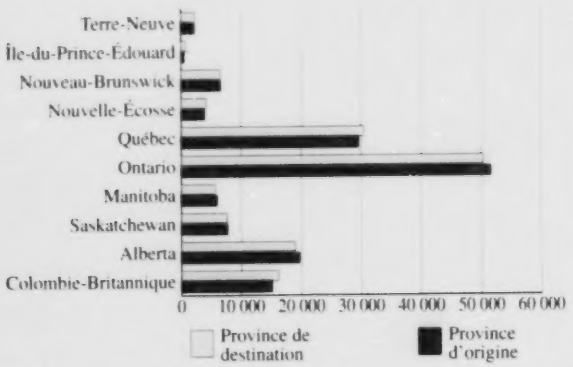
En 1999, les Canadiens ont effectué au Canada 143,2 millions de voyages, soit une hausse d'à peine 1 %, alors que l'augmentation avait été de 13 % en 1998. Les voyages effectués au cours d'une même journée ont augmenté de 1,4 %, alors que les voyages d'une nuit ou plus n'ont augmenté que légèrement. Les voyages interprovinciaux ont connu une plus forte hausse que les voyages intraprovinciaux, aussi bien en ce qui concerne les voyages effectués dans la même journée que les voyages d'une nuit ou plus. En fait, le nombre de voyages intraprovinciaux d'une nuit ou plus a légèrement chuté.

RÉPARTITION DES VOYAGES PAR PROVINCE

Comme on peut le voir à la figure 9-4, les volumes de voyages par province reflètent la répartition de la population canadienne. En 1999, la province la plus peuplée, l'Ontario, a été la destination de 35 % de tous les voyages effectués au Canada, suivie du Québec avec 21 %, de l'Alberta avec 13 %, et de la Colombie-Britannique avec 11 %. Le nombre de voyages effectués par les résidents des différentes provinces suit également cette tendance. L'Alberta affiche les écarts les plus importants entre la taille relative de la population et le nombre relatif de voyages effectués. Les Albertains ont effectué environ 4 % plus de voyages par rapport à la taille relative de leur population. Les habitants du Québec ont effectué environ 3 % moins de voyages.

FIGURE 9-4 : VOYAGES INTÉRIEURS PAR PROVINCE, 1999

(Voyages-personnes de 80 km et plus)



Source : Statistique Canada, Enquête sur les voyages des Canadiens, cat. 87-504

Par habitant, les Canadiens ont effectué 4,7 voyages en 1999. Les habitants de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Nouveau-Brunswick sont ceux qui ont le plus voyagé, à raison de 7 voyages par an. Les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Colombie-Britannique sont ceux qui voyagent le moins, avec moins de 4 voyages entrepris par année. Le nombre de voyages effectués par les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard a augmenté d'environ 1 voyage par an depuis l'ouverture du Pont de la Confédération. Près de 13 % de tous les voyages effectués au Canada étaient des voyages interprovinciaux.

BUT DU VOYAGE ET MODE DE TRANSPORT

En 1999, les Canadiens ont effectué 55,4 millions de voyages d'agrément, soit 39 % du nombre total de voyages entrepris, une hausse de 2 % par rapport à 1998. Sur le nombre total de voyages, les Canadiens en ont effectué 50,2 millions ou 35 %, pour rendre visite à des amis et des parents, soit une baisse de 1 % par rapport à 1998. Les voyages effectués pour affaires ou pour assister à des congrès ont représenté 14 % du nombre total de voyages, alors que 13 % des voyages ont été effectués pour des raisons personnelles. Ces pourcentages sont demeurés pratiquement inchangés par rapport à l'année précédente.

Comme on peut le voir au tableau 9-3, l'automobile est de loin le mode de transport qui prédomine. Dans l'ensemble, l'automobile a été utilisée pour 91,8 % de tous les voyages effectués en 1999, pourcentage pratiquement inchangé par rapport à 1998. Pour ce qui est des voyages effectués au cours de la même journée, l'automobile a été le mode de transport utilisé pour 96,2 % de tous les voyages, par rapport à 87,7 % pour les voyages d'une nuit ou plus. L'avion arrive au second rang avec 4,2 % de tous les voyages. En 1999, une baisse de 1 % a été enregistrée dans le nombre de voyages d'affaires par avion d'une durée d'une nuit ou plus.

TABLEAU 9-3 : VOYAGES INTÉRIEURS SELON LE MODE DE TRANSPORT ET LE BUT, 1999

(Pourcentage de voyages-personnes de 80 km et plus)

			Plus de 24 h, but principal du voyage		
	Total	*Même jour*	*Total*	*Non-affaires*	*Affaires*
Automobile	91,8	96,2	87,7	90,5	65,4
Avion	4,2	0,8	7,5	4,8	29,4
Autocar	2,6	2,3	2,9	3,0	2,5
Train	0,6	0,2	0,9	0,8	1,8
Bateau	0,4	0,1	0,6	0,6	-
Autre	0,4	0,3	0,4	0,4	0,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Statistique Canada, Enquête sur les voyages des Canadiens, cat. 87-504

VOYAGES INTERNATIONAUX

Le nombre total de voyageurs qui ont franchi les frontières du Canada en 2000 a augmenté de 0,3 %, pour atteindre 95,8 millions, renversant la baisse enregistrée en 1999. Les Canadiens ont effectué un plus grand nombre de voyages à destination des États-Unis et d'autres pays, le nombre total de voyages à l'étranger ayant augmenté de 1,6 %, pour atteindre 47,2 millions. Il y a eu une augmentation de 1,1 % du nombre de voyages effectués par des Canadiens aux États-Unis, alors que ce nombre était en baisse de 1,3 % en 1999. Le nombre de

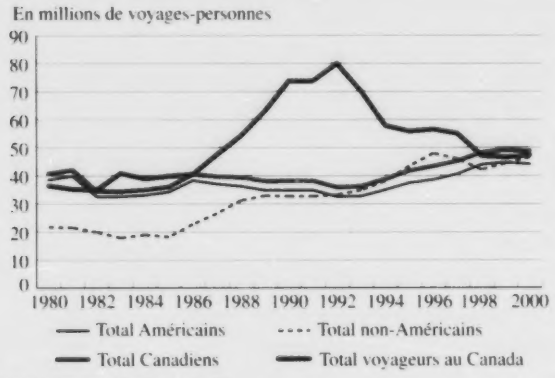
Canadiens qui ont entrepris des voyages outre-mer a augmenté de 6,2 %, soit nettement plus que la hausse de moins de 1 % enregistrée en 1999. Les Américains ont effectué 44 millions de voyages-personnes au Canada en 2000, soit une baisse de 1,4 %, alors que les ressortissants d'autres pays ont effectué 4,6 millions de voyages-personnes, ou une hausse de 4,9 %. La figure 9-5 illustre les tendances dans le nombre de voyageurs étrangers qui sont entrés au Canada entre 1980 et 2000.

Voyages entre le Canada et les États-Unis

Dans l'ensemble, les voyages entre le Canada et les États-Unis n'ont que légèrement diminué, de 0,2 %, en 2000 pour atteindre 86,6 millions. Cela est attribuable à la diminution du nombre de voyages effectués par les Américains au Canada qui a été plus marquée que l'augmentation du nombre de voyages effectués par les Canadiens aux États-Unis. Les déplacements en automobile au cours de la même journée ont continué de prédominer ce segment, représentant 62,2 % de tous les voyages. Bien que cette proportion ait été d'environ 66 % entre 1987 et 1997, elle accuse une baisse depuis trois ans.

FIGURE 9-5 : VOYAGEURS ÉTRANGERS ENTRANT AU CANADA, 1980 – 2000

(Millions de voyages-personnes)

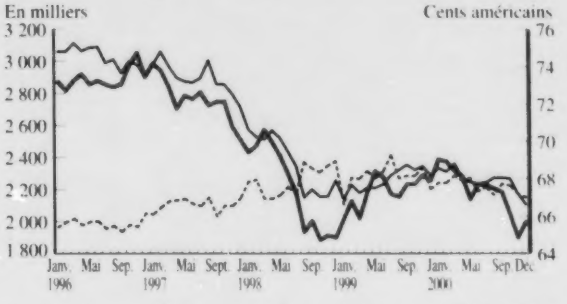


Source : Statistique Canada, cat. 66-201

Les voyages effectués par des Canadiens aux États-Unis au cours d'une même journée ont été stable en 2000, à 28,1 millions, renversant ainsi la tendance à la baisse enregistrée depuis quatre ans. Les séjours d'une nuit ou plus ont augmenté de 3,5 %, pour atteindre 14,6 millions, poursuivant ainsi la tendance à la hausse enregistrée en 1999, avec une augmentation de 5 %. Les voyages effectués par des Américains au cours de la même journée ont chuté de 1,9 %, pour atteindre 28,9 millions, tandis que les voyages d'une nuit ou plus ont diminué de 0,4 %, à 15,1 millions. Les voyages d'une nuit ou plus dans les deux directions ont diminué entre mai et août. Cela est attribuable au prix de l'essence et à l'été froid et humide. Les figures 9-6 et 9-7 illustrent les tendances dans le nombre de voyages d'une même journée et de voyages d'une nuit ou plus effectués entre le Canada et les États-Unis.

FIGURE 9-6 : EXCURSIONS D'UNE JOURNÉE EN AUTOMOBILE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1996 – 2000

(Données corrigées pour les variations saisonnières)



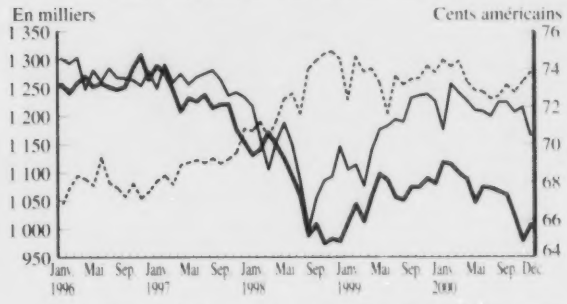
Source : Statistique Canada, Voyages internationaux, cat. 66-201

Répartition des voyages

En 1999, le nombre de Canadiens qui se sont rendus aux États-Unis a augmenté de 4,9 % par rapport à 1998. Il y a eu peu de changements dans la popularité des destinations. Les États de New York et du Michigan ont représenté respectivement 18 % et 8 % du nombre total de visites effectuées au cours de la même journée en 1999, la Pennsylvanie et le Vermont ont représenté chacun 6 %. Les principaux États de destination des séjours d'une nuit ou plus ont été New York, avec 12 % du total des voyages en 1999, la Floride et l'État de Washington chacun avec 9 %, le Michigan avec 6 % et la Californie avec 5 %.

FIGURE 9-7 : EXCURSIONS D'UNE NUIT OU PLUS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1996 – 2000

(Données corrigées pour les variations saisonnières)

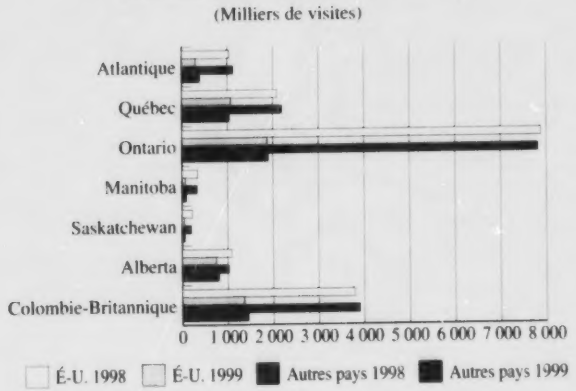


Source : Statistique Canada, cat. 66-201

Pour ce qui est des Américains en visite au Canada en 1999, l'Ontario a été de loin la province la plus populaire, représentant 47 % du total des voyages d'une nuit ou

plus. Comme l'indique la figure 9-8, la Colombie-Britannique arrive au second rang avec 25 % des voyages, suivi par le Québec, avec 15 %, tandis que 9 % des touristes américains ont visité l'Alberta et 7% les provinces de l'Atlantique.

FIGURE 9-8 : DESTINATION DES VOYAGEURS INTERNATIONAUX SÉJOURNANT UNE NUIT OU PLUS, PAR PROVINCE, 1998 – 1999



Source : Statistique Canada, Voyages internationaux, cat. 66-201

But du voyage

Un nombre croissant de Canadiens continuent d'effectuer des voyages d'une nuit ou plus aux États-Unis pour affaires. En 1999, les voyages d'affaires ont constitué 19 % de tous les voyages, pourcentage demeuré pratiquement inchangé depuis 1998, mais en hausse comparativement à une part de 16% en 1996 et 1997. À l'inverse, il y a eu une diminution du nombre de voyages d'agrément effectués par les Canadiens en 1999, de 57 % à 52 %. Le nombre de voyages effectués pour visiter des amis et des parents a continué d'augmenter en 1999, représentant 19,5 % de tous les voyages d'une nuit ou plus, comparativement à 17 % en 1996. Les 9 % restants des voyages d'une nuit ou plus ont été effectués pour d'autres raisons, telles la santé et la religion.

Par contraste, la proportion des voyages effectués par des Américains dans ces différents buts est demeurée stable depuis plusieurs années. L'agrément, ce qui comprend les loisirs et les vacances, a été la raison principale de 57 % de tous les voyages d'une nuit ou plus effectués par des Américains au Canada. Les visites à des amis et à des parents ont motivé 18 % des déplacements, alors que 16 % des voyages ont été entrepris pour affaires.

Modes de transport

Le tableau 9-4 montre que l'automobile a été le mode de transport utilisé pour effectuer la plupart des voyages entre le Canada et les États-Unis en 2000. De faibles hausses dans l'usage des autres modes de transport ont été enregistrées depuis plusieurs années. Cette tendance est particulièrement manifeste pour les voyages d'une nuit ou plus. Entre 1996 et 2000, par exemple, la proportion de Canadiens qui ont utilisé l'automobile pour effectuer des voyages d'une nuit ou plus aux États-Unis a diminué de 63 % à 55 %. Au cours de la même période, les voyages en avion ont augmenté progressivement de 29 % à 36 %. Il y a eu également une légère hausse dans l'utilisation d'autres modes de transport. Pour ce qui est des voyages effectués dans la même journée, malgré le fait que l'automobile demeure le mode de transport prédominant, avec près de 97 % des voyages en 2000, il y a eu une baisse régulière encore qu'infime dans ce pourcentage.

TABLEAU 9-4 : VOYAGES CANADA – ÉTATS-UNIS, PAR MODE, 2000

(Milliers de voyages-personnes)

	Canadiens		*Américains*	
	Total	*%*	*Total*	*%*
Même jour	**28 073**	**100,0**	**28 879**	**100,0**
Auto	27 105	96,6	26 646	92,3
Avion	176	0,6	532	1,8
Autocar	678	2,4	1 073	3,7
Autre	114	0,4	628	2,2
Plus d'une nuit	**14 594**	**100,0**	**15 114**	**100,0**
Auto	7 967	54,6	9 457	62,5
Avion	5 300	36,3	3 836	25,4
Autocar	728	5,0	798	5,3
Bateau	123	0,8	328	2,2
À pied	340	2,3	537	3,6
Autre	137	0,9	158	1,0
Total	**42 666**		**43 993**	

Source : Statistique Canada, cat. 66-201

Bien qu'elle n'ait pas été aussi marquée, il y a également eu une baisse dans l'utilisation de l'automobile par les Américains venant au Canada. Depuis 1996, la proportion d'Américains qui viennent au Canada en automobile pour un séjour d'une nuit ou plus a baissé de 2 %, à 62,5 %, alors que la proportion d'Américains qui viennent en avion est passée à 25,4 %, soit une hausse de 2 %. Le nombre d'Américains qui effectuent des voyages dans la même journée en automobile a chuté de près de 1 %, pour atteindre 92 %.

La proportion de Canadiens qui rentrent au Canada en avion en provenance de pays autres que les États-Unis via les États-Unis est restée constante en 2000, à 15,7 %. Après avoir augmenté à 38 % en 1999, la proportion de visiteurs en provenance de pays autres que les États-Unis qui viennent au Canada en avion via les États-Unis est retombée à 33 %, soit le même niveau enregistré depuis dix ans.

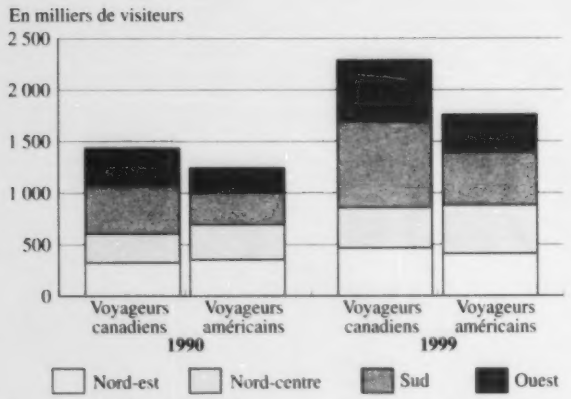
Voyages d'affaires entre le Canada et les États-Unis

Entre 1990 et 1999, les voyages d'affaires ont augmenté en moyenne de 0,8 % par an, alors que les voyages effectués pour un motif autre que les affaires ont diminué de 2,6 % par an. Les voyages d'affaires entre le Canada et les États-Unis ont augmenté de 0,8 % au cours des dix dernières années. Cette hausse est

intervenue alors que les économies nord-américaines n'ont cessé de croître et qu'elles sont devenues plus intégrées suite à la signature de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis (ALE) en 1987 et de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) en 1992, et l'adoption de la politique Ciels ouverts de 1995, qui a libéralisé les voyages en avion entre les deux pays.

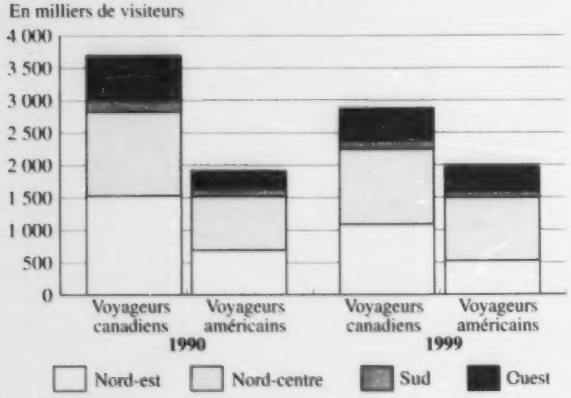
Alors que cette tendance globale dans la croissance des voyages d'affaires est demeurée contante depuis dix ans, il y a eu des différences dans les voyages effectués par les Canadiens et les Américains, et dans les voyages en avion par rapport aux voyages en automobile. Les figures 9-9 et 9-10 présentent des données sur les voyageurs d'affaires canadiens et américains qui se sont rendus aux États-Unis en avion et en automobile. Les voyages d'affaires en avion ont connu une forte croissance au cours de cette période, soit 4,7 % par an,

FIGURE 9-9 : VOYAGES AÉRIENS D'AFFAIRES CANADA – ÉTATS-UNIS, PAR RÉGION DES ÉTATS-UNIS, 1990 ET 1999



Source : Statistique Canada, cat. 66-201

FIGURE 9-10 : VOYAGES D'AFFAIRES CANADA – ÉTATS-UNIS PAR AUTOMOBILE, PAR RÉGION DES ÉTATS-UNIS, 1990 ET 1999



Source : Statistique Canada, cat. 66-201

alors que les voyages d'affaires en automobile ont chuté de 1,6 % par an. Dans l'ensemble, les voyages d'affaires effectués par les Canadiens aux États-Unis ont très peu augmenté entre 1990 et 1999, alors que les voyages d'affaires effectués par les Américains ont augmenté en moyenne de 1,9 % par an.

Les voyages d'affaires en avion effectués par les Canadiens aux États-Unis ont augmenté de 5,3 % par an entre 1990 et 1999, alors que les voyages d'affaires effectués par les Américains au Canada ont augmenté de 3,9 % par an. La croissance la plus forte a été observée dans le nombre d'Américains et de Canadiens voyageant à destination ou en provenance des États du Sud. Pour les Canadiens, cette croissance a été soulignée par un plus grand nombre de voyages vers la Floride, avec près de 100 000 voyages de plus par an au cours de cette période; pour les Américains, cela s'est traduit par un plus grand nombre de voyages en provenance de tous les États du Sud. Pour les Canadiens et les Américains, la proportion des voyages entre le Canada et les États du Sud est passée de 28,8 % à 33,3 %, le nombre total de voyages ayant cru de 6,4 % par année. Au cours de cette période, les voyages vers l'Ouest des États-Unis ont augmenté de 5,3 % par an et la proportion de tous les voyages en avion vers l'Ouest a augmenté d'à peine plus de 1 %. Le nombre de voyages effectués par des Canadiens originaires de l'Ontario à destination de la Californie a augmenté d'environ 70 000 par an, ce qui représente plus de la moitié du nombre total de visites effectuées par l'ensemble des Canadiens vers les États de l'Ouest des États-Unis. Le nombre de voyages d'affaires vers les régions du Nord-Est et du Nord-Centre a augmenté au cours de cette période; leur part du nombre total de voyages d'affaires a toutefois légèrement diminuée.

Entre 1990 et 1999, le nombre total de voyages d'affaires effectués en automobile a chuté malgré une légère augmentation du nombre de voyages effectués par les Américains. Cette baisse générale est attribuable à un déclin de 2,7 % par an du nombre de voyages effectués par les Canadiens. Les voyages d'affaires effectués par les Canadiens vers toutes les régions ont suivi la baisse générale des voyages en automobile à destination des États-Unis. Les voyages d'affaires vers la région du Nord-Centre des États-Unis ont toutefois accusé la plus faible baisse, à raison de 1,3 % par an. La part des voyages effectués vers cette région est passée de 35 % à 40 %, alors que celles de toutes les autres régions ont diminué. Pour les Américains qui viennent au Canada pour affaires, le nombre de voyages n'a diminué que pour ceux ayant comme point d'origine le Nord-Est des États-Unis et les États du Sud.

Tel que le montrent les tableaux 9-5 et 9-6, au moins 55 % des voyages d'affaires par avion et par automobile entre le Canada et les États-Unis avaient en 1999 l'Ontario soit comme origine ou destination. En ce qui a trait aux voyages aériens, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Alberta étaient les provinces les plus populaires, avec 17,2 %, 10,5 % et 8,3 % respectivement des voyageurs d'affaires canadiens et 18,2%, 13,8 % et 8,2 % des

voyageurs d'affaires en provenance des États-Unis. Cette situation est très comparable à celle ayant prévalu en 1990, la seule différence étant un accroissement de 2 % de la part relative de l'Ontario et une baisse comparable de celle de l'Alberta. Entre 1990 et 1999, les voyageurs d'affaires canadiens de toutes les provinces ont augmenté leurs déplacements bien que la croissance aie été plus forte chez les résidents de Terre-Neuve et du Nouveau-Brunswick, tandis que pour les voyageurs des États-Unis, il y a eu une diminution du nombre de voyages vers les trois provinces maritimes et les Territoires.

TABLEAU 9-5 : VOYAGEURS D'AFFAIRES CANADA – ÉTATS-UNIS PAR AVION, PAR PROVINCE, 1999

	Voyageurs canadiens			Voyageurs américains		
	1999	*% partagé*	*% de changement 1990-1999*	*1999*	*% partagé*	*% de changement 1990-1999*
Terre-Neuve	16 200	0.7	10.9	10 000	0.6	527.0
Île-de-Prince-Édouard	4 000	0.2	5.4	1 400	0.1	(8.1)
Nouvelle-Écosse	42 600	1.9	5.8	22 400	1.3	(0.4)
Nouveau-Brunswick	34 000	1.5	12.4	8 500	0.5	(0.8)
Québec	393 800	17.2	5.4	319 200	18.2	4.3
Ontario	1 269 000	55.5	5.9	962 300	54.9	3.8
Manitoba	56 700	2.5	6.6	30 400	1.7	3.0
Saskatchewan	36 100	1.6	3.8	13 300	0.8	3.8
Alberta	190 400	8.3	1.5	143 800	8.2	4.9
Colombie-Britannique	238 800	10.5	5.0	241 300	13.8	4.4
Yukon et Territoires du Nord-Ouest	3 200	0.1	8.0	800	0.0	(8.0)
Canada	**2 284 800**	**100,0**	**5,3**	**1 753 400**	**100,0**	**3,9**

Source : Enquête de Statistique Canada sur les voyages internationaux et compilations spéciales

TABLEAU 9-6 : VOYAGEURS D'AFFAIRES CANADA – ÉTATS-UNIS EN AUTOMOBILE, PAR PROVINCE, 1999

	Voyageurs canadiens			Voyageurs américains		
	1999	*% partagé*	*% de changement 1990-1999*	*1999*	*% partagé*	*% de changement 1990-1999*
Terre-Neuve	500	0,0	10,7	300	0.0	N/D
Île-de-Prince-Édouard	3 000	0,1	(8.8)	2 000	0.1	19.6
Nouvelle-Écosse	25 500	0,9	17,9	5 400	0.3	(1.3)
Nouveau-Brunswick	264 500	9,2	(5.3)	129 600	6.6	(3.9)
Québec	353 500	12,3	(3,6)	190 400	9,7	(0,3)
Ontario	1 599 100	55,7	(1,7)	1 213 100	61,8	0,7
Manitoba	109 200	3,8	(3,0)	71 600	3,6	(1,0)
Saskatchewan	38 800	1,4	(8,3)	15 000	0,8	(3,3)
Alberta	83 200	2,9	1,7	29 200	1,5	0,8
Colombie-Britannique	391 400	13,6	(4,4)	302 800	15,4	2,4
Yukon et Territoires du Nord-Ouest	2 200	0,1	(9,5)	4 500	0,2	(6,4)
Canada	**2 870 900**	**100,0**	**(2,7)**	**1 963 900**	**100,0**	**0,3**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les voyages internationaux et compilations spéciales

En 1999, les voyages d'affaires par automobile émanaient d'abord de l'Ontario, suivi de la Colombie-Britannique, du Québec et du Nouveau-Brunswick. En ce qui a trait aux voyageurs d'affaires canadiens, 13,6 % provenaient de la Colombie-Britannique, 12,3 % du Québec et 9,2 % du Nouveau-Brunswick. Comme le nombre de voyages d'affaires en automobile par des Canadiens a chuté de 1990 à 1999, ces parts provinciales ont toutes chutées par rapport à 1990 de 1 % ou 2 %, tandis que celle de l'Ontario augmentait de 5 %. Pour les voyageurs d'affaires en provenance des États-Unis, 61,8 % sont allés en Ontario, 15,4 % en Colombie-Britannique, 9,7 % au Québec et 6,8 % au Nouveau-Brunswick. Dans l'ensemble, entre 1990 et 1999, le nombre de voyages d'affaires en provenance des États-Unis est demeuré au même niveau, croissant pour l'Ontario, la Colombie-Britannique, l'Alberta et l'île-du-Prince-Édouard, mais diminuant pour les autres provinces.

Voyages entre le Canada et des pays autres que les États-Unis

Voyages au Canada de touristes d'outre-mer

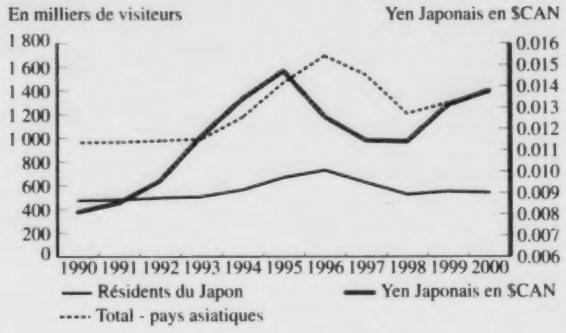
Le nombre de visiteurs venus au Canada en provenance de pays d'outre-mer, a augmenté de 4,9 %, pour atteindre 4,6 millions en 2000, alors que cette augmentation avait été de 5,2 % en 1999. Si dans l'ensemble, le nombre de touristes originaires d'Asie a augmenté de 6,8 %, le nombre de touristes japonais a chuté de 1,9 %, à 540 095, malgré une hausse de la valeur du yen. Le nombre de touristes en provenance de la Corée du Sud a de nouveau nettement augmenté en 2000, de 37,2 % pour atteindre 149 000, après une hausse de 50,3 % en 1999. Le nombre de touristes en provenance de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande a augmenté de 7,1% pour atteindre 217 000. Le nombre de touristes en provenance d'Europe a aussi augmenté, avec une hausse de 3,4 % dans l'ensemble, mais pas en ce qui concerne tous les pays. Les touristes en provenance du Royaume-Uni ont continué d'augmenter de façon stable au cours des six dernières années, leur nombre ayant augmenté de 10,9 % en 2000. Les Pays-Bas et la Suisse comptent parmi les autres pays ayant enregistré des augmentations avec 6,5 % et de 3,2 % de ressortissants de plus respectivement. Les touristes en provenance de France et d'Allemagne ont renversé les hausses enregistrées en 1999, diminuant de 2,5 % et 2,1 % respectivement. Ces baisses traduisent la chute de la valeur du franc français et du mark allemand. Les touristes en provenance du Mexique ont augmenté de 10,6 % pour atteindre 146 900, tandis que le nombre de touristes de l'Amérique du Sud s'est accru de 6,2 %, totalisant 125 100.

Les figures 9-11 et 9-12 présentent certaines données importantes sur les taux de change et le flux des touristes étrangers, alors que la figure 9-13 indique l'origine des touristes étrangers au Canada en provenance de pays autres que les États-Unis au cours des dernières années.

Répartition des voyages

En 1999, un tiers des touristes d'outre-mer qui ont visité le Canada ont choisi l'Ontario comme province de destination. La Colombie-Britannique a été la deuxième province la plus populaire avec 25 %, et le Québec la troisième, avec 18 %. L'Alberta a été la province de destination de 14 % des touristes étrangers et le Canada atlantique, de 7 %, alors que les 3 % restants se sont

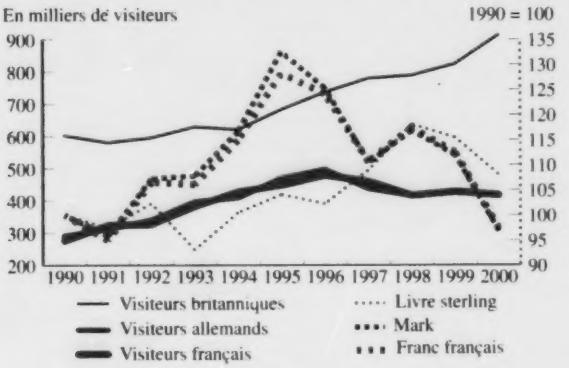
FIGURE 9-11 : VISITEURS AU CANADA EN PROVENANCE D'ASIE, 1990 – 2000



Note : Les indices des taux de change sont des devises étrangères exprimées en dollars canadiens.

Source : Statistique Canada, cat. 66-201, Banque du Canada

FIGURE 9-12 : VISITEURS AU CANADA EN PROVENANCE D'EUROPE, 1990 – 2000



Note : Les indices des taux de change sont des devises étrangères exprimées en dollars canadiens.

Source : Statistique Canada, cat. 66-201, Banque du Canada

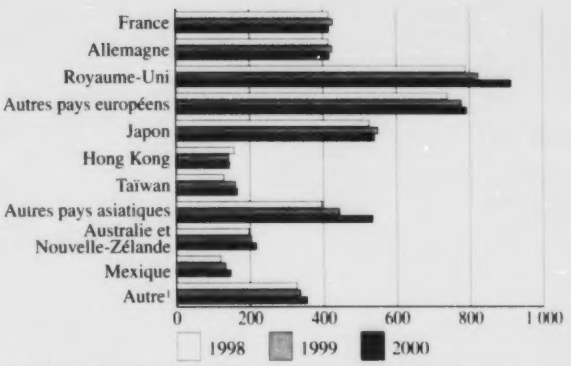
rendus au Manitoba et en Saskatchewan. Le nombre de visites a augmenté dans toutes les provinces, à l'exception du Québec, où les visites ont chuté de 3,3 % en raison d'une baisse du nombre de touristes en provenance de la France. Les touristes d'outre-mer qui ont visité le Canada atlantique ont augmenté de près de 30 % en 1999, la plupart venant d'Europe. La figure 9-8 indique la destination des touristes d'outre-mer qui ont passé au moins une nuit au Canada, par province.

Voyages outre-mer des Canadiens

En 2000, le nombre de voyages effectués par les Canadiens vers des pays autres que les États-Unis a augmenté de 6,2 %, après une hausse inférieure à 1 % en 1999. En 1999, les voyages à destination de Cuba ont pratiquement doublé, faisant de Cuba la quatrième destination la plus populaire pour les Canadiens après le Royaume-Uni, le Mexique et la France. Les croisières effectuées par les Canadiens ont chuté de 9,3 %, après

FIGURE 9-13 : VOYAGES DES CANADIENS À DESTINATION DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., 1998 – 2000

(Milliers)



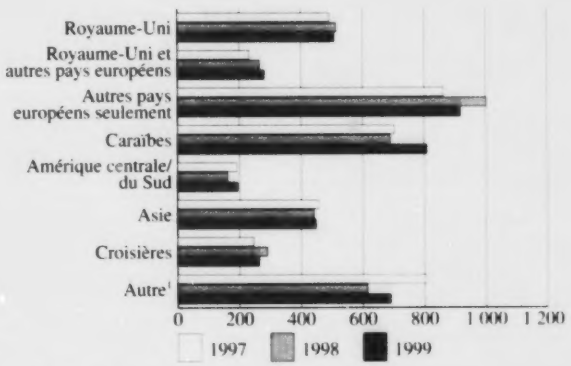
1 St-Pierre-et-Miquelon, Caraïbes, Mexique et Océanie (y compris l'Australie).

Source : Statistique Canada, Voyages internationaux, cat. 66-201

avoir augmenté de 18,8 % en 1998 et de 27,6 % en 1997. Le nombre de voyages au Royaume-Uni est demeuré stable, alors que le nombre de voyages à destination de la plupart des pays d'Europe a diminué. Les voyages vers les pays d'Asie ont augmenté d'environ 1,5 %. La figure 9-14 montre les pays autres que les États-Unis, que les Canadiens ont visités entre 1997 et 1999.

FIGURE 9-14 : TOURISTES AU CANADA EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1997 – 1999

(Milliers)



1 Mexique, Caraïbes, Amérique centrale et du Sud et Afrique.

Source : Statistique Canada, Voyages internationaux, cat. 66-201

Voyages outre-mer : but et mode de transport

L'agrément constitue la raison la plus populaire des voyages outre-mer. Comme le montre le tableau 9-7, les voyages d'agrément ont représenté 49,6 % des voyages effectués au Canada par les résidents de pays autres que les États-Unis en 1999. Il y a une dizaine d'années, cette

proportion était de 45 %. En revanche, les voyageurs canadiens qui sont rentrés au Canada en provenance de pays autres que les États-Unis ont déclaré dans 59,8 % des cas qu'il s'agissait d'un voyage d'agrément en 1999, alors que ce pourcentage était de 57 % depuis cinq ans et qu'il a pratiquement retrouvé le niveau de 61,1 % enregistré en 1990.

TABLEAU 9-7 : BUT DES VOYAGES OUTRE-MER, 1990 ET 1999

(Pourcentage de voyages-personnes)

	Canadiens		*Non-résidents (hors É.-U.)*	
But du voyage	*1990*	*1999*	*1990*	*1999*
Affaires	14,3	16,1	18,1	17,6
Visites de parents et d'amis	18,4	17,7	31,8	27,8
Agrément	61,1	59,8	45,3	49,6
Autre	6,3	6,4	4,8	5,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Statistique Canada, cat. 66-201

Pour les touristes en provenance de pays d'outre-mer, l'augmentation du nombre de voyages d'agrément s'est faite aux dépens des voyages dont le but était de rendre visite à des amis et à des parents, qui ont représenté 27,8 % des voyages en 1999, en baisse comparativement à 31,8 % en 1990. Les voyages d'affaires sont demeurés aux alentours de 18 % et les voyages effectués pour d'autres raisons, aux alentours de 5 %. Pour ce qui est des Canadiens se rendant dans des pays autres que les États-Unis, les voyages d'affaires ont représenté 16,1 % des voyages en 1999, soit une baisse d'environ 1 % par rapport à 1998, mais en hausse par rapport aux 14,3 % enregistrés en 1990. Les voyages effectués pour rendre visite à des amis et à des parents ont représenté 17,7 % des voyages en 1999, en baisse comparativement à 18,4 % en 1990. Les voyages effectués pour d'autres raisons sont demeurés à environ 6 % au cours de ces dix années.

Sur les 4,6 millions de voyageurs non-résidents en provenance de pays autres que les États-Unis, 82 % sont entrés au Canada en avion en 2000. Ce pourcentage a augmenté depuis quatre ans puisqu'il n'était que de 68 % entre 1990 et 1996. En 2000, 38 % des touristes d'outre-mer sont entrés au Canada via les États-Unis. De ce nombre, 1,8 million, ou 53 %, sont arrivés en avion, 43 % par voie terrestre et 4 % en bateau. En 2000, 16 % des Canadiens qui sont rentrés au Canada de séjours effectués dans des pays autres que les États-Unis sont arrivés en avion via ce pays, proportion qui a commencé à augmenter légèrement ces dernières années.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT 10

Le CN et le CP comptent pour moins des deux tiers du réseau ferroviaire canadien. Le réseau routier canadien a une longueur de plus de 1,4 million de kilomètres. Les administrations portuaires canadiennes génèrent 54 % du trafic portuaire total manutentionné, alors que 30 aéroports voient à plus de 94 % du trafic aérien de passagers. Le trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent a chuté en 2000.

Les infrastructures de transport jouent un rôle vital pour l'économie du pays. Elles permettent le déplacement des gens et des biens à travers le pays et vers d'autres pays. Les infrastructures de transport comprennent un réseau de routes, de voies ferrées, d'aéroports, de ports et de voies navigables qui s'étendent d'un océan à l'autre et vers le grand Nord.

Ce chapitre présente un survol des évènements et des questions ayant trait aux infrastructures de transport du Canada. Il donne aussi le statut le plus récent de ses éléments ainsi que des services essentiels accessoires.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Comme le montre le tableau 10-1, le réseau ferroviaire canadien a très peu changé au niveau aggrégé en 2000, n'ayant été réduit que de 0,1 % en termes de kilomètres de voies ferrées. Malgré ce faible taux de changement en termes de l'ensemble du système, des changements importants au niveau de la propriété se sont produits, avec le CN et le CP réduisant la taille de leur réseau. La majeure partie de cette rationalisation de la part du CN et du CP s'est faite cependant en transférant les opérations et la voie à d'autres compagnies de chemin de fer, poursuivant ainsi la tendance récente vers une redistribution de la propriété de la voie et de la nature des opérations ferroviaires.

TABLEAU 10-1 : PROPRIÉTÉ ET EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES DU CANADA, 2000

	2000 – En expl. directe/louées routes-km	*1999 – En expl. directe/louées routes-km*[1]	*% du total (2000)*	*Changement en % par rapport à l'année précédente*
CN	19 143	19 617	38,2	(2,4)
CP	14 068	14 695	28,1	(4,3)
Compagnies régionales et d'intérêt local[2]	16 189	15 138	32,3	6,9
Toutes les autres[3]	691	686	1,4	0,8
Total	50 092	50 135		(0,1)

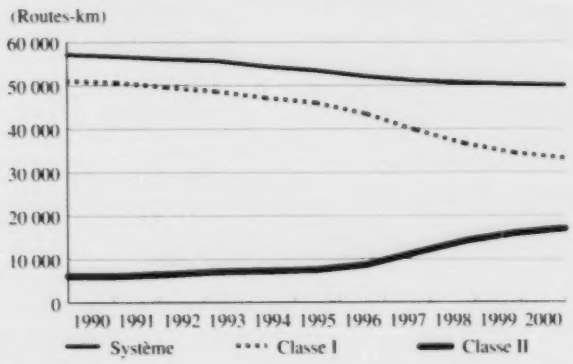
1 Les routes-km de 1999 ont été révisés légèrement pour refléter les données améliorées.
2 Les voies ferrées de Quebec Central Railway qui ont été abandonnées au cours de 1994 ont été transférées à Express Marco en 2000. Cela se traduira par un écart apparent dans les routes-km présentés au Tableau 10-1.
3 Infrastructures terminales et de manoeuvre. Filiales canadiennes de compagnies américaines et compagnies de trains de voyageurs et de banlieue.

Source : Transports Canada

Le CN et le CP comptent maintenant pour moins des deux tiers du réseau ferroviaire canadien,[1] tandis que les chemins de fer régionaux et d'intérêt local comptent pour près du tiers de l'ensemble du réseau.

La figure 10-1 montre le résultat de cette rationalisation sur les kilomètres de voies ferrées entre 1990 et 2000.

FIGURE 10-1 : RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE CANADIEN, 1990 – 2000



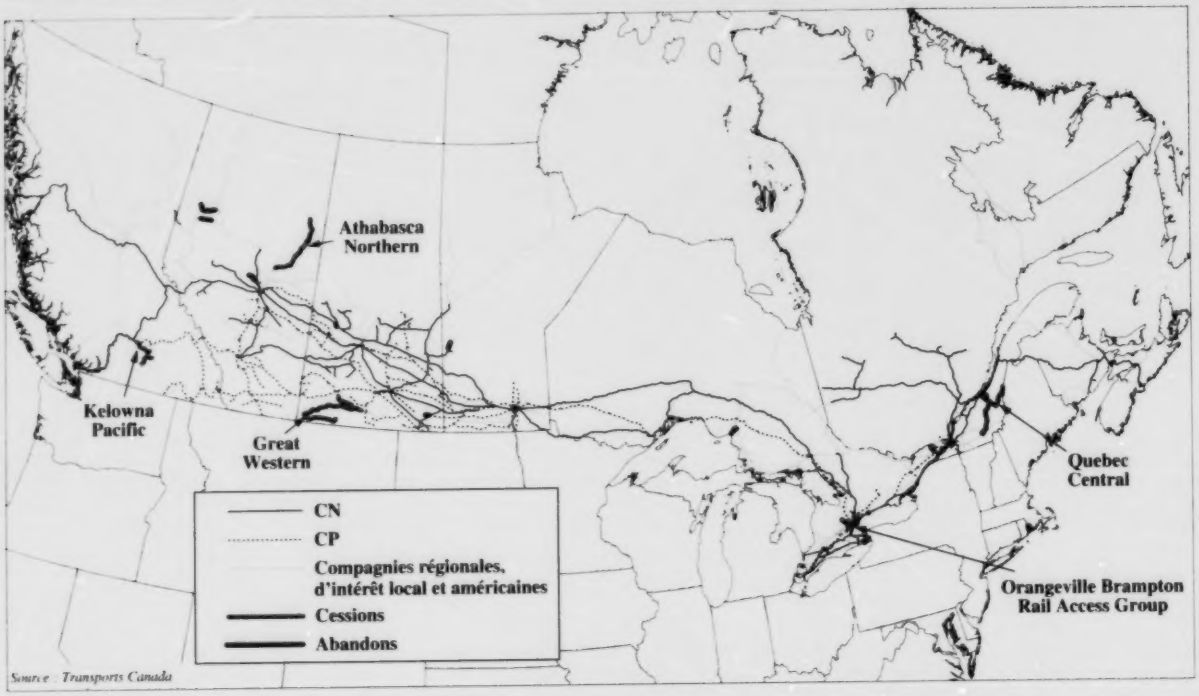
Source : Transports Canada

RATIONALISATION

La rationalisation du réseau ferroviaire désigne toute approche à la portée d'une compagnie de chemin de fer pour se départir de voies qui ne sont plus économiquement viables. Cela comprend à la fois l'arrêt des opérations et la cession des opérations vers d'autres

1 En termes de routes-kilomètres.

FIGURE 10-2 : CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE EN 2000



transporteurs ferroviaires. Un des facteurs derrière la rationalisation est la nécessité pour un transporteur de réduire ses coûts et les coûts des services offerts. La cession de lignes à d'autres transporteurs offre plusieurs avantages: les lignes continuent d'être exploitées, les expéditeurs reçoivent souvent un service amélioré, et le trafic continue d'être dirigé vers les transporteurs de classe I, leur permettant de continuer de recevoir des revenus.

La figure 10-2 montre les activités de rationalisation sur les réseaux ferroviaires du CN et du CP en 2000.

Les lignes cédées à d'autres plus petits transporteurs ferroviaires sont appelées des lignes ferroviaires d'intérêt local. À plusieurs occasions, le CN et le CP ont créé ce qu'il est convenu d'appeler "une compagnie interne d'intérêt local", encadrant une telle compagnie de plusieurs des caractéristiques des lignes cédées à d'autres transporteurs. Bien que les objectifs soient les mêmes que ceux associés à une cession à d'autres transporteurs, les compagnie internes de chemin de fer d'intérêt local comportent habituellement des ententes spéciales avec les travailleurs pour permettre leur développement.

Les chemins de fer doivent aviser à l'avance de leurs intentions en soumettant des plans de la rationalisation de leur réseau qu'ils entendent faire au cours des trois prochaines années. De plus, un processus prévu en vertu de la Loi requiert que toutes lignes, pour être abandonnées, soient d'abord offertes à tout acheteur potentiel. Si cette étape échoue, les lignes doivent être offertes aux divers niveaux de gouvernement. Ce n'est

TABLEAU 10-2 : RATIONALISATION DU CN ET DU CP PAR PROVINCE, 1990 – 2000

(Routes-km)

		Colombie-Britannique	*Alberta*	*Saskatchewan*	*Manitoba*	*Ontario*	*Québec*	*Nouveau-Brunswick*	*Nouvelle-Écosse*	*Territoires*	*Total*
Abandons	CP	510	581	982	137	390	784	429	242	0	4 056
	CN	5	381	648	879	1 394	499	79	227	87	4 199
	Total	516	962	1 630	1 016	1 784	1 283	508	469	87	8 255
Cessions	CP	365	216	682	0	967	700	191	85	0	3 206
	CN	168	2 103	544	1 727	937	1 015	328	378	122	7 323
	Total	534	2 318	1 225	1 727	1 904	1 715	519	463	122	10 529
Total	CP	876	797	1 664	137	1 357	1 484	620	328	0	7 262
	CN	174	2 484	1 192	2 606	2 332	1 514	407	604	210	11 512
	Total	1 049	3 280	2 856	2 744	3 688	2 998	1 027	932	210	18 784

Source : Transports Canada

TABLEAU 10-3 : RATIONALISATION DU CN ET DU CP PAR PROVINCE, 2000

(Routes-km)

		Colombie-Britannique	*Alberta*	*Saskatchewan*	*Manitoba*	*Ontario*	*Québec*	*Nouveau-Brunswick*	*Nouvelle-Écosse*	*Territoires*	*Total*
Abandons	CP	0	7	17	0	0	0	0	0	0	24
	CN	0	164	0	32	2	0	0	0	0	199
	Total	0	172	17	32	2	0	0	0	0	223
Cessions	CP	0	0	531	0	55	0	0	0	0	586
	CN	168	0	0	0	86	0	0	0	0	255
	Total	168	0	531	0	141	0	0	0	0	841
Total	CP	0	7	548	0	55	0	0	0	0	610
	CN	168	164	0	32	88	0	0	0	0	453
	Total	168	172	548	32	144	0	0	0	0	1 064

Note : Exclut les kilomètres des épis.

Source : Transports Canada

qu'après avoir exploré toutes ces possibilités qu'il est possible de discontinuer le service.

Des quelque 1 100 kilomètres de voies rationalisées en 2000, 79 % ont été cédées à d'autres exploitants. Les autres 225 kilomètres de voies ont été abandonnées en 2000, le tout correspondant à la tendance du déclin des abandons qui prévaut depuis 1996. Ce qui a différé c'est l'importance plus élevée des activités de rationalisation chez CP que chez CN en 2000. Le CN, par contre, a eu près de 90 % des abandons au cours de l'année, tandis que le CP avait près de 70 % des cessions.

Le tableau 10-3 illustre la répartition provinciale des activités de rationalisation au cours de l'an 2000.

D'un point de vue régional, près de 70 % des abandons ont touché l'Alberta, tandis que près de 63 % des cessions de voies se produisaient en Saskatchewan. Plus de 85 % des activités de rationalisation au cours de 2000 ont eu lieues dans l'Ouest canadien. Environ 75 kilomètres (près de 50 %) des voies abandonnées en Alberta en 2000 avaient antérieurement été cédées à RailLink Mackenzie Northern (RailAmerica) et Alberta TailNet Inc. en 1998 et 1999 respectivement. Malheureusement, les voies abandonnées avaient un niveau de trafic insuffisant pour les rentabiliser. Un autre segment de voie au Nord de l'Alberta a été cédé par RailLink Lakeland & Waterways (RailAmerica) à Athabasca Northern Railway. Cette voie avait été cédée par le CN deux ans auparavant.[2]

Un autre développement d'intérêt a été l'achat de plusieurs voies du CP dans les Cantons de l'Est au Québec par Express Marco, six ans après leur abandon. Les données pour les années antérieures n'ont pas été corrigées dans ce cas et les 425 kilomètres de voies impliquées n'ont pas été inclus au tableau 10-3, bien qu'ils l'aient été au tableau 10-2 sous les abandons du CP au Québec, puisque les abandons en question se sont produits au cours des années 90. La figure 10-2 illustre la distribution des activités de rationalisation au cours de 2000, ainsi que les noms des nouveaux transporteurs à qui les voies ont été cédées.

Tel qu'il est montré au tableau 10-2, depuis 1990, près de 18 800 kilomètres de voies ont été soit cédées ou abandonnées par le CN et le CP. Près de 11 500 kilomètres ou 55 % des voies ont été cédées à d'autres transporteurs, le reste étant abandonné. Le CN compte pour près de 70 % des cessions au cours de cette période, tandis que les abandons ont été plus ou moins répartis équitablement entre les deux transporteurs. L'Ontario a fait face à la plus grande part des abandons (22 %) depuis 1990, suivi de la Saskatchewan (20%). Plus de 22 % des voies cédées depuis 1990 étaient en Alberta, suivi par le Manitoba, l'Ontario et le Québec avec approximativement 17 % chacun.

PLANS TRIENNAUX

Les compagnies de chemin de fer canadiennes sous juridiction fédérale doivent rendre public un plan de rationalisation triennal qui fait état des abandons et des cessions qu'elles envisagent sur un horizon de trois ans. Ces plans sont régulièrement actualisés. Les plans les plus récents du CN et du CP sont respectivement datés du 20 novembre et du 26 septembre 2000.

Comme le montre le tableau 10-4, le CN et le CP ont proposé l'abandon d'environ 920 kilomètres de voies dans leur plan triennal actuel. Près de 25 % des abandons proposés sont en Alberta et en Saskatchewan, tandis que 40 % sont en Ontario. Ils prévoient également la cession de 940 kilomètres de voies, dont environ 43 % en Saskatchewan et 40 % en Ontario.

TABLEAU 10-4 : PLANS DE RATIONALISATION TRIENNAUX DU CN ET DU CP PAR PROVINCE

(Routes-km)

		C.-B.	*Alb.*	*Sask.*	*Man.*	*Ont.*	*Qué.*	*N.-B.*	*Total*
Abandons	CP	9	218	98	58	181	2	13	579
	CN	0	0	140	0	191	10	0	341
	Total	9	218	238	58	372	12	13	920
Cessions	CP	0	0	407	112	251	39	0	809
	CN	0	0	0	0	131	0	0	131
	Total	0	0	407	112	382	39	0	940

Source : Transports Canada

2 Les données des années antérieures ont été révisées pour éviter une double comptabilisation.

Comme les chemins de fer sous juridiction provinciale n'ont pas à soumettre de plans similaires de rationalisation, très peu est connu quant aux intentions de ces chemins de fer, bien que par le passé, ces derniers aient abandonné très peu des systèmes qu'ils opèrent ou dont ils sont propriétaies.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER

CLASSIFICATION DES RÉSEAUX ROUTIERS

Le Canada possède un réseau dense de rues et de routes qui couvre pratiquement chaque coin du pays. Les routes sont construites selon des normes différentes tout dépendant de la densité de circulation et l'usage prévu. En général, on peut classer les routes en quatre grandes catégories :

- **Chemins locaux** — Les chemins locaux donnent accès à des propriétés privées ou à des installations publiques à proximité dans les régions urbaines et rurales. Ces chemins se caractérisent par une longueur limitée, une faible densité de circulation, de basses vitesses et une circulation de transit réduite. Mentionnons à titre d'exemple une rue dans un quartier urbain. La majeure partie des chemins locaux ruraux sont recouverts de gravier.
- **Routes secondaires/rues collectrices urbaines** — Les routes secondaires donnent accès aux localités et villes et sont reliées au réseau d'artères principales. La circulation est essentiellement limitée au niveau du comté par opposition au niveau provincial. À titre d'exemple de route rurale secondaire, mentionnons n'importe quel type de route de comté ou de route régionale. En milieu urbain, les rues collectrices donnent accès aux quartiers résidentiels et assurent le débit de la circulation depuis les chemins locaux jusqu'aux routes à plus forte densité de circulation.
- **Routes principales/artères urbaines** — Les routes principales permettent la circulation entre les grands centres urbains du Canada. Ce sont les principales artères des déplacements interprovinciaux et intraprovinciaux. Elles accueillent en général une circulation plus dense que les routes secondaires et elles se caractérisent par des déplacements nettement plus longs. Mentionnons à titre d'exemples la route 1 en Saskatchewan, la route 97 en Colombie-Britannique, la route 17 en Ontario, la route 138 au Québec et la route 2 au Nouveau-Brunswick. Les artères urbaines accueillent la circulation de passage et la majeure partie du trafic qui entre dans les centres urbains ou qui en sort. Elles assurent la continuité avec toutes les routes principales rurales limitrophes des centres urbains.
- **Autoroutes** — Ce sont des routes à accès réglementé et à forte densité de circulation dans les zones urbaines et rurales qui permettent les déplacements sur de grandes distances entre les grands centres de population. Les routes de ce type se caractérisent par des voies multiples et des vitesses plus élevées, et elles se limitent aux déplacements sur de grandes distances. Mentionnons à titre d'exemples la route 401 et l'autoroute 20, qui relient les zones à forte densité de population du sud de l'Ontario et du centre du Québec.

Dans ce chapitre, la longueur des réseaux routiers est calculée de deux manières différentes :

- **Routes-kilomètres** — De loin la méthode la plus simple, les routes-kilomètres mesurent la longueur totale d'un tronçon routier entre un point de départ et un point d'arrivée sans égard pour le nombre de voies, et équivalent à la distance de conduite. Selon cette définition, un kilomètre de route à voies multiples représente la même longueur qu'un kilomètre d'une route à deux voies. Cette méthode de calcul est utilisée dans la section de ce chapitre consacrée aux « Routes principales provinciales et territoriales ».
- **Routes-kilomètres équivalent deux-voies** — Cette méthode permet de calculer les routes-kilomètres sur la base de routes à deux voies. Par exemple, un tronçon de un kilomètre d'une route à quatre voies équivaut à deux kilomètres de route à deux-voies, étant donné que l'infrastructure offre deux voies dans chaque sens. Un tronçon de un kilomètre d'une route à huit voies représente quatre routes-kilomètres. Cette méthode sert à calculer la longueur du réseau routier canadien dans la section « Réseau routier canadien ».

RÉSEAU ROUTIER CANADIEN

Comme l'illustre le tableau 10-5, le réseau routier canadien a plus de 1,4 million de kilomètres de longueur (en équivalent deux-voies). Quatre-vingt-cinq pour cent du réseau global ou plus de 1,2 million de kilomètres est constitué de chemins locaux. Le reste, soit 200 000 km, est constitué de routes principales et secondaires de compétence provinciale ou territoriale et de principales artères urbaines et routes collectrices sous le contrôle des municipalités et des localités.

Les plus longs réseaux se trouvent dans les provinces des Prairies, qui représentent plus de 40 % du réseau local et du réseau total. C'est la Saskatchewan qui compte le réseau le plus important, avec plus de 256 000 km, la majeure partie de ces chemins n'étant pas asphaltés. Avec leur forte densité de population, l'Ontario et le Québec possèdent près des deux tiers du réseau autoroutier.

ROUTES PRINCIPALES PROVINCIALES ET TERRITORIALES

Le réseau qui présente le plus d'intérêt pour analyser les questions nationales de transport routier est celui des routes principales provinciales et territoriales. Ce réseau

TABLEAU 10-5 : LONGUEUR DU RÉSEAU ROUTIER AU CANADA, 1998

	Km en équivalent deux-voies (milliers)					Répartition en pourcentage				
	Rues locales/ routes rurales	*Routes coll. urb./ routes prov. second.*	*Artères urbaines/ routes prov. princip.*	*Autoroutes*	*Total*	*Rues locales/ routes rurales*	*Routes coll. urb./ routes prov. second.*	*Artères urbaines/ routes prov. princip.*	*Autoroutes*	*Total*
Terre-Neuve	20,2	5,8	1,7	-	27,7	1,7	5,6	1,9	-	1,9
Île-du-Prince-Édouard	3,6	2,1	0,5	-	6,2	0,3	2,1	0,5	-	0,4
Nouvelle-Écosse	43,2	3,1	4,2	0,5	51,0	3,5	3,0	4,7	3,7	3,6
Nouveau-Brunswick	61,6	6,3	2,2	0,1	70,1	5,0	6,1	2,4	0,6	4,9
Québec	185,1	12,6	11,3	4,0	212,9	15,2	12,2	12,6	31,2	14,9
Ontario	189,3	28,7	16,5	4,5	239,0	15,5	27,9	18,4	34,9	16,7
Manitoba	95,4	5,6	7,4	0,9	109,4	7,8	5,5	8,3	7,0	7,7
Saskatchewan	223,8	14,4	17,0	0,7	256,0	18,3	14,0	18,9	5,8	17,9
Alberta	191,2	17,7	15,0	1,1	224,9	15,6	17,2	16,7	8,6	15,8
Colombie-Britannique	186,1	4,6	10,3	1,0	202,0	15,2	4,5	11,4	8,2	14,2
Yukon	13,5	1,1	2,6	-	17,2	1,1	1,1	2,9	-	1,2
Territoires du Nord-Ouest	8,5	0,9	1,1	-	10,5	0,7	0,9	1,3	-	0,7
Total	**1 221,5**	**102,9**	**89,8**	**12,8**	**1 427,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Source : dmtiSpatial, Canmap streetfile

d'artères et d'autoroutes relie toutes les principales localités et villes du Canada et appuie les principaux couloirs commerciaux est-ouest et nord-sud. Il englobe également le Réseau routier national (RRN), réseau de routes à forte densité de circulation qui relie les capitales provinciales et les postes frontaliers d'accès aux États-Unis les plus importants. Comme en témoigne le tableau 10-6, le réseau routier principal a une longueur supérieure à 80 000 km, dont environ 30 % est représenté par le Réseau routier national. L'Ontario, avec plus de 16 000 routes-kilomètres, s'accapare la part la plus importante du réseau principal, ou 20 % du total. La Saskatchewan arrive au deuxième rang, avec 16 000 routes-kilomètres, ou 19 %, puis vient l'Alberta, avec près de 14 000, ou 17 %, le Québec, avec plus de 11 000, ou 14 %, et la Colombie-Britannique, avec 10 000, ou 12 %. Les cinq autres provinces et deux territoires représentent le reste du réseau, avec environ 15 000 routes-kilomètres ou 18 % du total.

NIVEAUX DE CIRCULATION

Pour obtenir une estimation des véhicules-kilomètres annuels parcourus, on applique les débits journaliers (tous véhicules confondus) recueillis par les ministères provinciaux et territoriaux des Transports à des tronçons de routes bien précis et l'on agrège le produit du volume et de la distance. Le tableau 10-6 révèle ainsi qu'en 1996, plus de 140 milliards de véhicules-kilomètres ont été parcourus sur le réseau routier principal, soit une moyenne annuelle de 4 700 véhicules par jour. Les quatre provinces les plus peuplées ont représenté près de 85 % du total. L'Ontario, avec plus de 50 milliards de véhicules-kilomètres, a représenté plus du tiers du total, alors que le Québec, avec près de 35 milliards de véhicules-kilomètres, en a représenté le quart. Ces deux provinces ont été suivies par la Colombie-Britannique, avec près de 20 milliards de véhicules-kilomètres, ou plus de 13 % du total, et l'Alberta, avec près de 15 milliards, ou 10 %. Les huit autres juridictions se sont partagé le reste, soit un peu plus de 20 milliards de véhicules-kilomètres, ou 15 %.

TABLEAU 10-6 : NIVEAUX DE CIRCULATION SUR LE RÉSEAU DES PRINCIPALES ROUTES PROVINCIALES, 1996

	Longueur du réseau (milliers)			*1996 Véhicules-kilomètres (milliards)*			*Répartition en % Longueur du réseau*			*Véhicules-kilomètres*			*Débit jour. moyen annuel (DJMA)*		
	RRN	*Autre*	*Princ.*	*RRN*	*Autre*	*Princ.*	*RRN*	*Autre*	*Princ.*	*RRN*	*Autre*	*Princ.*	*RRN*	*Autre*	*Princ.*
Terre-Neuve	0,9	-	0,9	1,3	-	1,3	3,9	-	1,1	1,6	-	0,9	3 800	-	3 800
Île-du-Prince-Édouard	0,1	0,3	0,4	0,2	0,4	0,7	0,5	0,5	0,5	0,3	0,7	0,5	5 200	3 800	4 200
Nouvelle-Écosse	0,9	0,6	1,4	2,7	0,9	3,6	3,6	1,0	1,7	3,4	1,4	2,5	8 300	4 300	6 800
Nouveau-Brunswick	0,9	1,1	2,0	2,3	1,3	3,6	3,9	1,8	2,4	2,9	2,1	2,5	6 700	3 400	5 000
Québec	3,0	8,5	11,5	19,9	14,9	34,8	12,1	14,6	13,9	25,2	23,4	24,4	18 500	4 800	8 300
Ontario [1]	5,0	11,5	16,5	28,7	23,2	51,9	20,5	19,8	20,0	36,2	36,5	36,3	15 700	5 500	8 600
Manitoba	0,9	6,4	7,3	1,5	3,2	4,7	3,5	11,0	8,8	1,9	5,0	3,3	4 800	1 400	1 800
Saskatchewan	2,1	13,9	16,0	3,1	4,9	8,0	8,6	23,8	19,3	3,9	7,7	5,6	4 000	1 000	1 400
Alberta	3,5	10,2	13,7	8,4	6,4	14,9	14,5	17,5	16,6	10,6	10,1	10,4	6 500	1 700	3 000
Colombie-Britannique	5,4	4,8	10,2	10,8	8,4	19,2	22,0	8,3	12,3	13,6	13,1	13,4	5 500	4 800	5 200
Yukon	1,1	0,7	1,8	0,2	0,1	0,3	4,4	1,2	2,2	0,3	0,1	0,2	600	300	500
Territoires du Nord-Ouest	0,6	0,2	0,8	0,1	0,0	0,1	2,4	0,4	1,0	0,1	0,0	0,1	300	50	300
Canada	**24,3**	**58,2**	**82,5**	**79,3**	**63,8**	**143,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**8 900**	**3 000**	**4 700**

Note : RRN = Réseau routier national.
La longueur du réseau est exprimée en routes-kilomètres.
1 Les véhicules-kilomètres en Ontario sont des estimations.

Source : Données sur la circulation fournies par les ministères provinciaux et territoriaux de la Voirie

Les routes principales à plus forte densité de circulation se trouvent en Ontario et au Québec, où les débits moyens ont dépassé 8 000 véhicules par jour. Vient ensuite la Nouvelle-Écosse, dont les routes de série 100 ont accueilli en moyenne plus de 7 000 véhicules par jour. Toutes les autres provinces ont enregistré un débit journalier égal ou inférieur à 5 000 véhicules par jour.

Le tableau 10-6 illustre également le niveau de concentration des déplacements de véhicules routiers sur la portion du réseau principal que l'on appelle le Réseau routier national (RRN). Même s'il ne représente que 30 % du réseau principal, le Réseau routier national représente 55 % de la circulation. Le débit journalier moyen annuel (DJMA) que l'on y enregistre est trois fois supérieur à celui du reste du réseau principal (9 000 contre 3 000). Certaines provinces enregistrent une très faible densité de circulation sur les routes principales en dehors du Réseau routier national. Si l'on se base sur le DJMA, la Saskatchewan n'accueille qu'environ 1 000 véhicules par jour sur ses routes principales hors RRN, soit quatre fois moins que sur le RRN; les concentrations sont analogues

SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS (STI)

Les systèmes de transport intelligents (STI) désignent une vaste gamme de technologies qui s'appliquent aux transports. Différant d'une application à l'autre, les STI ont pour but de contribuer à la sécurité, à l'efficacité et à la fiabilité des transports dans le plus grand respect de l'environnement, sans qu'il soit vraiment nécessaire de modifier physiquement les infrastructures existantes. Parmi l'éventail des technologies employées, mentionnons les capteurs et les techniques de contrôle, les communications et l'informatique. Les STI recoupent plusieurs disciplines, comme les transports, l'ingénierie, les télécommunications, l'informatique, les finances, le commerce électronique et le secteur manufacturier. En tant que phénomène mondial émergent, les STI profitent autant au secteur public qu'au secteur privé.

Au fil des ans, plusieurs applications des STI ont été mises en application à la fois sur le réseau routier et les réseaux de transport en commun. Parmi les applications les plus connues, mentionnons les systèmes de gestion de la circulation autoroutière (COMPASS) de la route 401 et du Queen Elizabeth Way, la route 407 à péage électronique et les projets d'essai du Prototype d'automatisation des échanges commerciaux nord-américains (PAECNA) qui vise l'automatisation des formalités douanières.

Stratégie de Transports Canada

Alors qu'elle en est à sa deuxième année d'existence, la Stratégie de Transports Canada sur les STI a pour but de stimuler le développement et le déploiement des systèmes de transport intelligents (STI) au Canada. Ses objectifs sont de maximiser l'utilisation et l'efficacité des infrastructures de transport existantes et de répondre de manière plus responsable aux besoins futurs en matière de mobilité. Parfaitement conscient que le gouvernement fédéral ne peut mettre en œuvre cette stratégie seul, Transports Canada encourage l'établissement de nouveaux partenariats entre tous les paliers de gouvernement, le secteur privé, le milieu universitaire et le public canadien.

Situation du plan STI du Canada pour l'an 2000

1. **Partenaires du savoir** — *La composante de base*
   Transports Canada, SIT Canada et les intervenants locaux des STI en sont à la deuxième année d'un partenariat de trois ans. En 2000, les deux séances d'information régionales (à Montréal et à Moncton) qu'il restait sur les cinq séances prévues ont eu lieux.

2. **Développement d'une architecture canadienne pour les STI** — *Des fondations solides*
   Une architecture canadienne pour les STI compatible avec celle des États-Unis a été développée. Cette architecture constitue un plan détaillé visant l'intégration des systèmes pour s'assurer que les applications de STI peuvent communiquer les unes avec les autres.

   Le 13 octobre 2000, le ministre des Transports du Canada et le secrétaire aux Transports des États-Unis ont signé un protocole d'entente visant à resserrer la collaboration dans le domaine des transports de surface. Entre autres choses, ce protocole d'entente prévoit une collaboration accrue pour faire avancer les initiatives portant sur l'architecture des STI, les normes et leur déploiement conjoint.

3. **Un plan multimodal de recherche et développement (R-D) pour les STI** — *Encourager l'innovation*
   En mars 2000, de concert avec les secteurs privé et public et le milieu universitaire, Transports Canada a tenu ses premières consultations avec les intervenants en vue de préparer un plan quinquennal de R-D. Le but de ce plan est d'appuyer les innovations et le développement technologique dans le secteur privé pour que les technologies de STI aboutissent à des systèmes de transport plus sûrs, efficaces, accessibles et durables.

4. **Déploiement et intégration des STI au Canada** — *Aller de l'avant*
   En vertu du Plan de déploiement et d'intégration des STI, un appel de propositions a été lancé le 9 mars 2000. Des propositions en vue d'un financement à coûts partagés ont été reçues du secteur public, d'entreprises sans but lucratif et du milieu universitaire (au maximum 250 000 $ par projet) et du secteur privé (maximum de 100 000 $ par projet).

   Sur les 75 propositions reçues, 19 ont été sélectionnées pour faire l'objet d'un financement à frais partagés le 28 septembre 2000, pour un total d'environ 3 millions $. Au nombre des projets financés, Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, le Québec, le Manitoba, la Saskatchewan et le Yukon recevront des crédits pour élaborer des plans stratégiques de STI.

5. **Renforcer l'industrie canadienne des STI** — *Leadership mondial*
   Le Canada continue de rechercher des possibilités d'exportation sur les marchés internationaux en pleine croissance. En 2000, le Canada a envoyé des missions au Japon, en Allemagne, en Chine, au Brésil et en Italie, entre autres, afin de faire connaître l'industrie des STI du Canada et de trouver des possibilités d'exportation pour les entreprises de STI canadiennes. Le Canada continue d'œuvrer à l'échelle internationale en participant au Congrès mondial sur les STI, et il a assisté au congrès le plus récent qui a eu lieu à Turin, en Italie, en novembre 2000.

On trouvera d'autres précisions sur les initiatives subventionnées et d'autres faits nouveaux sur les STI sur le site internet de Transports Canada à http://www.its-sti.gc.ca.

en Alberta, avec 6 500 véhicules sur le RRN mais à peine 1 700 sur le reste de son réseau. Le même scénario s'applique au Québec, qui a enregistré un DJMA de 18 500 sur les routes du RRN, mais un débit inférieur à 5 000 sur le reste de son réseau.

Circulation entre le Canada et les États-Unis

Depuis le milieu des années 1980, la circulation routière entre le Canada et les États-Unis a été marquée par deux grandes tendances au chapitre des mouvements d'automobiles et de camions. Comme l'illustre la figure 10-3, la circulation automobile[3] a connu une forte hausse à la fin des années 1980, atteignant un sommet de 100 millions de mouvements dans les deux sens en 1991, avant de se mettre à décliner et à se stabiliser vers le milieu des années 1990. Beaucoup de ces fluctuations sont attribuables aux variations de la valeur du dollar canadien par rapport à la devise américaine. La forte appréciation du dollar canadien vers la fin des années 1980 a déclenché un volume de magasinage outre-frontière sans précédent par les Canadiens, qui explique l'augmentation du nombre de franchissements de la frontière de plus de 60 % entre 1986 et 1991.

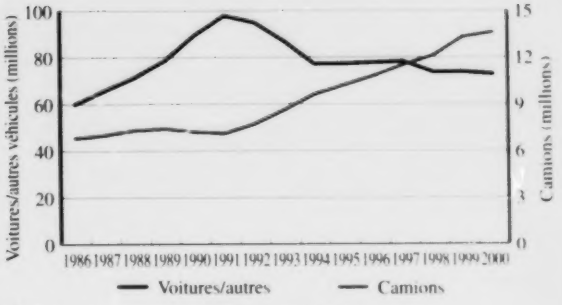
Comme conséquence de la grave récession du début des années 1990, sur laquelle est venue se greffer une forte baisse du dollar canadien, la circulation routière a chuté en deçà de 80 millions de mouvements par an et s'est stabilisée à près de 77 millions de franchissements de la frontière au milieu des années 1990. En 1998, les mouvements d'automobiles ont diminué de façon appréciable pour la première fois depuis 1994, pour s'établir à 74 millions, même si cela représente quand même environ 2 millions de voyages de plus qu'en 1988. En 2000, ce chiffre a chuté à moins de 73 millions de mouvements.

Par opposition, la circulation des camions a affiché une forte hausse durant les années 1990. Tout au long des années 1980, les mouvements de camions sont restés relativement stables, à environ 7 millions par an dans les deux sens, mais, depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis en 1989 et de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) en 1994, la circulation des camions a littéralement explosé, augmentant au rythme annuel moyen de près de 7 % depuis 1991, pour atteindre son niveau actuel, qui est d'environ 13,6 millions de passages par an.

Circulation automobile annuelle aux principaux postes frontaliers, 1998-2000

La circulation transfrontalière est fortement concentrée dans un petit nombre d'endroits. Comme l'illustre le tableau 10-7, près de 90 % des camions ont franchi une vingtaine de postes frontaliers en 2000. Si l'on prend le nombre total de véhicules, les 20 postes frontaliers les plus

FIGURE 10-3 : CIRCULATION ANNUELLE DANS LES DEUX SENS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1986 – 2000



Source : Section voyages internationaux, Statistique Canada

fréquentés ont concentré 73 % du total des mouvements de véhicules. Comme l'illustre le tableau 10-7, parmi les 20 postes frontaliers les plus fréquentés, les quatre qui se classent en tête, et sept au total, sont situés en Ontario : le pont Ambassador à Windsor, le Peace Bridge à Fort Érié, le pont Blue Water à Sarnia et le pont Queenston-Lewiston à Niagara Falls, qui à eux quatre ont vu défiler 7,5 millions de camions en 2000, ou 55 % du total. La Colombie-Britannique et le Québec ont chacun classé quatre postes frontaliers dans les 20 premiers, les deux postes les plus fréquentés, à savoir Pacific Highway et Lacolle, se classant dans les six premiers. Le Nouveau-Brunswick a classé deux postes frontaliers dans les 20 premiers, et les provinces des Prairies chacune un.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MARITIME

Ports

Les grands ports canadiens sont des maillons essentiels du réseau national de transport. Ils complètent les réseaux ferroviaire et routier qu'empruntent les Canadiens qui voyagent pour affaires ou pour leur plaisir. Ils s'avèrent également indispensables à l'acheminement des marchandises au pays, pour l'exportation ou l'importation. Parmi les infrastructures qui soutiennent ces ports, il faut mentionner les terminaux portuaires où se trouvent diverses installations et organisations qui ont un rôle à jouer dans le chargement et le déchargement des bâtiments mouillant dans le port. Les administrations portuaires exploitent certains de ces terminaux portuaires, mais, souvent, ceux-ci appartiennent à des sociétés indépendantes qui louent un certain volume d'espace au port et en assurent l'exploitation.

3 Le trafic automobile comprend un très petit nombre d'autobus et autres véhicules non-commerciaux ayant traversé la frontière. Ces autres véhicules comptent pour moins de 0,4 % du nombre total d'« automobiles ».

TABLEAU 10-7 : LES 20 POSTES FRONTALIERS LES PLUS FRÉQUENTÉS PAR LES CAMIONS, 1998 – 2000

		Débit annuel de la circulation dans les 2 sens (millions)								*Répartition en %*					
		------- *Camions* -----			*Rang en*	*Tous véh. confondus*			*Rang en*	------ *Camions* ------			*Tous véh. confondus*		
Poste frontalier	*Province*	*1998*	*1999*	*2000*	*2000*	*1998*	*1999*	*2000*	*2000*	*1998*	*1999*	*2000*	*1998*	*1999*	*2000*
Pont Ambassador – Windsor	Ontario	3,0	3,4	3,5	1	11,7	12,4	12,3	1	24,7	25,9	25,7	13,6	14,3	14,2
Pont Blue Water – Sarnia	Ontario	1,3	1,4	1,5	2	5,1	5,5	5,9	5	10,6	10,7	10,9	6,0	6,3	6,8
Pont Peace – Fort Érié	Ontario	1,4	1,5	1,5	3	7,6	8,0	8,2	3	11,7	11,4	10,7	8,9	9,2	9,5
Pont Queenston–Lewiston	Ontario	0,9	1,0	1,0	4	4,4	4,4	4,5	6	7,4	7,3	7,7	5,2	5,0	5,2
Pacific Highway	Colombie-Britannique	0,8	0,9	0,9	5	7,2	6,9	6,9	4	6,5	6,5	6,4	8,4	8,0	8,0
Lacolle	Québec	0,8	0,9	0,8	6	2,6	2,8	2,8	8	6,5	6,4	5,9	3,1	3,2	3,2
Lansdowne	Ontario	0,4	0,5	0,5	7	1,6	1,7	1,8	12	3,6	3,8	3,9	1,9	2,0	2,0
Emerson	Manitoba	0,3	0,3	0,4	8	0,8	0,8	0,8	21	2,7	2,6	2,7	0,9	0,9	1,0
Phillipsburg	Québec	0,3	0,3	0,3	9	1,0	1,1	1,2	18	2,1	2,2	2,3	1,2	1,3	1,4
Rock Island	Québec	0,2	0,2	0,3	10	1,3	1,4	1,5	16	1,8	1,8	2,0	1,6	1,6	1,7
Coutts	Alberta	0,2	0,2	0,3	11	0,6	0,6	0,6	23	1,7	1,8	1,9	0,7	0,7	0,7
Beauce	Québec	0,1	0,1	0,2	12	0,3	0,3	0,4	33	1,0	1,0	1,4	0,4	0,4	0,5
Tunnel Detroit–Windsor	Ontario	0,2	0,2	0,2	13	9,4	9,6	8,6	2	2,0	1,5	1,3	11,0	11,1	10,0
Woodstock	Nouveau-Brunswick	0,1	0,1	0,2	14	0,7	0,7	0,7	22	1,1	1,1	1,3	0,8	0,8	0,9
Aldergrove	Colombie-Britannique	0,1	0,1	0,1	15	1,4	1,4	1,4	17	0,9	0,9	1,0	1,6	1,6	1,6
Sault Ste. Marie	Ontario	0,1	0,1	0,1	16	2,7	2,6	2,5	9	1,2	1,1	1,0	3,1	3,0	2,9
North Portal	Saskatchewan	0,1	0,1	0,1	17	0,3	0,3	0,3	35	1,2	1,0	1,0	0,4	0,3	0,3
Huntingdon	Colombie-Britannique	0,1	0,1	0,1	18	1,8	1,6	1,6	14	1,0	1,0	0,9	2,1	1,8	1,8
Milltown	Nouveau-Brunswick	0,1	0,1	0,1	19	0,8	0,8	0,9	20	0,7	0,6	0,8	0,9	0,9	1,0
Kingsgate	Colombie-Britannique	0,1	0,1	0,1	20	0,2	0,3	0,3	37	0,7	0,6	0,7	0,3	0,3	0,3
20 premiers (selon la circ. les camions)		**10,8**	**11,8**	**12,1**		**61,7**	**63,2**	**63,1**		**88,9**	**89,1**	**89,3**	**71,9**	**72,7**	**73,1**
Total		**12,1**	**13,3**	**13,6**		**85,7**	**86,9**	**86,4**							

Source : Section voyages internationaux, Statistique Canada et autres statistiques non publiées

RÉSEAU PORTUAIRE

En vertu de la Politique maritime nationale, annoncée en décembre 1995, le réseau portuaire canadien a fait l'objet d'une restructuration visant à donner une orientation plus commerciale aux opérations portuaires. Le gouvernement fédéral s'est retiré de l'exploitation directe des ports et a permis aux utilisateurs locaux d'intervenir davantage en matière de services portuaires pour lesquels ils paient et dont ils se prévalent. La Politique maritime nationale a été mise en œuvre en vertu de la *Loi maritime du Canada* (LMC), qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998. Cette politique prévoit trois catégories de ports :

- les administrations portuaires canadiennes
- les ports régionaux/locaux
- les ports éloignés.

La *Loi maritime du Canada* a permis d'établir le Réseau portuaire national constitué d'administrations portuaires canadiennes (APC) gérées de façon indépendante. Ces administrations sont considérées comme des ports financièrement autonomes jugés essentiels au commerce intérieur et international. Elles comprennent les sociétés portuaires locales ainsi que les ports divisionnaires de l'ancienne Société canadienne des ports et la plupart des anciennes commissions portuaires.

À ce jour, 17 des 18 ports destinés à devenir des administrations portuaires canadiennes ont reçu ce statut, sanctionné par la délivrance de lettres patentes, et ont désigné leurs conseils d'administration :

- Halifax, Montréal et Vancouver, le 1er mars 1999
- Fraser River, Prince Rupert, Québec, Saguenay, Saint John, Sept-Îles, St. John's et Trois-Rivières, le 1er mai 1999
- Toronto, le 8 juin 1999
- Nanaïmo, North Fraser, Port Alberni, Thunder Bay et Windsor, le 1er juillet 1999.

Le port de Hamilton, dernier port à être désigné administration portuaire canadienne, recevra son statut d'APC lorsque le processus des lettres patentes sera terminé, ce qui est prévu pour le printemps de 2001. Outre les 18 ports initiaux énumérés dans la *Loi maritime du Canada*, Transports Canada a reçu des demandes d'accession au statut d'APC de la part de deux autres ports : le port de Belledune, un ancien port divisionnaire de la Société canadienne des ports, et la Commission portuaire d'Oshawa. Le Ministre a accordé le statut d'APC à l'administration portuaire de Belledune par la délivrance de lettres patentes le 29 mars 2000. Il a également approuvé le début du processus de conversion en APC pour la Commission portuaire d'Oshawa. Le processus des lettres patentes devrait être terminé au début de 2001 et le port d'Oshawa devrait alors recevoir le statut d'APC.

Les administrations portuaires canadiennes comprennent 10 des 14 ports qui constituaient auparavant la Société canadienne des ports, et 7 des 9 ports qui étaient considérés comme des commissions portuaires. Le tableau 10-8 résume la situation de ces grands ports et la date de création de l'APC.

Transports Canada voit à ce que les administrations portuaires canadiennes se conforment aux dispositions de la *Loi maritime du Canada* et à leurs lettres patentes respectives.

La Société canadienne des ports a été dissoute le 1er novembre 2000. Durant la phase de transition, la Société a continué à fonctionner avec un effectif minimal pour s'assurer que tous les ports soient cédés. Le port de Prescott a été cédé au canton d'Edwardsburgh, le 11 octobre 2000, et Ridley Terminals Incorporated est devenue une société d'État mère, le 1er novembre 2000, au moment de la dissolution de la Société canadienne des ports.

Le 1er mars 1999, la partie II de la *Loi maritime du Canada* est entrée en vigueur en ce qui concerne les ports publics existants. En vertu de la Politique maritime nationale, la majorité des ports relevant de la compétence et de l'administration de Transports Canada ont été désignés d'intérêt régional et local. Il s'agit d'installations portuaires dont les opérations soutiennent une activité commerciale locale et régionale significative et dans d'autres cas, de très petites installations ne traitant que peu ou pas de trafic commercial.

Qu'un port soutienne une communauté isolée ou assure le service à plusieurs grandes industries, le rôle opérationnel de Transports Canada se limite normalement à la mise en application de la réglementation liée à l'utilisation des ports publics et des installations portuaires publiques, au contrôle des opérations portuaires et à la perception des droits d'utilisation. Les services tels que la manutention des marchandises sont assurés par le secteur privé.

TABLEAU 10-8 : CLASSIFICATION DES PRINCIPAUX PORTS

(Statut au 31 décembre 2000)

	- - - - *Avant 1999* - - - -		*Situation des administrations portuaires canadiennes*
Ports	*Société canadienne des ports*	*Commissions portuaires*	*Date d'entrée en vigueur*
Halifax	X		1er mars 1999
Montréal	X		1er mars 1999
Vancouver	X		1er mars 1999
Fraser River		X	1er mai 1999
Prince Rupert	X		1er mai 1999
Québec	X		1er mai 1999
Saguenay	X		1er mai 1999
Saint-Jean	X		1er mai 1999
Sept-Îles	X		1er mai 1999
St. John's	X		1er mai 1999
Trois-Rivières	X		1er mai 1999
Toronto		X	8 juin 1999
Nanaimo		X	1er juillet 1999
North Fraser		X	1er juillet 1999
Port Alberni		X	1er juillet 1999
Thunder Bay		X	1er juillet 1999
Windsor		X	1er juillet 1999
Belledune	X		29 mars 2000
Hamilton[1]		X	
Oshawa[2]		X	
Port Colborne[3]	X		
Prescott[3]	X		
Ridley Terminals[4]	X		

1 Demandes de statut d'administration portuaire canadienne à l'étude.
2 Désigné pour devenir une administration portuaire canadienne.
3 Cédé à des intérêts privés.
4 Ridley Terminals est devenu une société d'État mère en 2000 au moment de la dissolution de la Société canadienne des ports.

Source: Societes et biens portuaires, Transports Canada

Transports Canada a entrepris la commercialisation de ses ports publics avant la mise en œuvre de la *Loi maritime du Canada*, étant donné qu'aucune autorisation législative n'était requise pour entamer le processus. En vertu de la Politique maritime nationale, les ports régionaux/locaux sont cédés à d'autres ministères fédéraux ou à des gouvernements provinciaux, à des administrations municipales, à des organismes communautaires ou à des intérêts privés, sur une période de six ans prenant fin en 2001-2002. Les ports publics sont déclassés au fur et à mesure que Transports Canada renonce à ses derniers intérêts de propriété, notamment les lits portuaires s'il y a lieu, en faveur d'un nouveau propriétaire. Une fois les ports publics ou les installations portuaires publiques déclassés, Transports Canada ne dispose plus de l'autorité pour réglementer les activités dans ces eaux. De ce fait, lorsque les ports sont déclassés, le gouvernement fédéral retire de leur poste les gardiens de port qu'il avait nommés puisque leur principale responsabilité était d'administrer la réglementation sur les ports publics.

Au 31 décembre 2000, 382 des 549 ports et installations portuaires publics relevant du contrôle et de l'administration de Transports Canada ont été cédés, déclassés ou démolis, ou encore Transports Canada s'est dessaisi de ses intérêts.

Le tableau 10-9 résume les changements survenus dans la responsabilité de l'exploitation des ports depuis 1996.

TABLEAU 10-9 : PORTS NE RELEVANT PLUS DU CONTRÔLE ET DE L'ADMINISTRATION DE TRANSPORTS CANADA, 1996 – 2000

Année	*Cédés*	*Déclassés*[2]	*Démolis/ fermés*	*Fin des intérêts de TC*	*Total*
1996	78	199	0	0	277
1997	32	0	2	0	34
1998	10	0	0	1	11
1999	11	12	1	10	34
2000	24	0	0	2	26
Total	**155**	**211**	**3**	**13**	**382**

1 Ces chiffres comprennent des ports dont le lit portuaire n'a pas encore été cédé.
2 Ne comprennent pas le déclassement de 26 ports repérés au cours de recherches subséquentes dans les archives, ni le déclassement de 18 ports publics adjacents à des installations portuaires ayant déjà été cédées.

Source : Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

Au 31 décembre 2000, un total de 167 ports régionaux/locaux et éloignés et d'installations portuaires demeuraient sous le contrôle de Transports Canada. Quinze autres ports publics n'ont pas encore été déclassés parce que le lit portuaire n'a pas encore été cédé. Le tableau 10-10 résume la distribution régionale des ports administrés par Transports Canada entre 1995 et 2000.

Sur les 155 ports et installations portuaires publics cédés à ce jour, 39 ont été cédés à des administrations provinciales, 64 à d'autres ministères fédéraux et 52 à des intérêts locaux. Tel qu'indiqué précédemment, 15 de ces 155 ports n'ont pas encore été déclassés.

FIGURE 10-4 : PORTS DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS

Source : Transports Canada

TABLEAU 10-10 : NOMBRE DE PORTS SOUS LE CONTRÔLE ET L'ADMINISTRATION DE TRANSPORTS CANADA, PAR PROVINCE ET PAR ANNÉE, 1995 – 2000

Province	*1995*[1]	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Terre-Neuve	58	40	20	19	18	18
Nouveau-Brunswick	45	9	7	6	3	3
Nouvelle-Écosse	128	35	35	31	18	12
Île-du-Prince-Édouard	31	4	4	4	4	4
Québec	73	48	46	46	45	36
Ontario	54	37	30	25	20	19
Manitoba	2	2	2	2	2	2
Saskatchewan	4	4	4	4	4	4
Alberta	3	1	1	1	1	1
Colombie-Britannique	105	92	89	89	78	68
Territoires du Nord-Ouest	46	0	0	0	0	0
Total	**549**	**272**	**238**	**227**	**193**	**167**

1 Dernière année avant l'adoption de la Politique maritime nationale.

Source : Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

Depuis le début du programme, 255 ports publics ont été cédés en tout. Parmi ceux-ci, 26 ont été repérés au cours de recherches d'archives subséquentes et n'ont donc pas été inclus dans les 549 ports identifiés initialement dans la Politique maritime nationale. En outre, 18 de ces ports publics étaient adjacents à des installations portuaires qui avaient déjà été cédées.

Transports Canada s'assure que les entités portuaires locales se conforment aux termes et conditions de toute contribution qu'elles auraient pu recevoir.

Le gouvernement fédéral continuera d'assurer l'entretien des ports éloignés qui répondent aux besoins élémentaires de transport des communautés isolées, à moins que des intérêts locaux n'expriment le désir de détenir de telles installations portuaires. En 2000, un port éloigné de la Colombie-Britannique a été cédé à un groupe d'intérêt local, ce qui amène le nombre total de ports éloignés cédés à 27. Également en 2000, le port de Cap-aux-Meules au Québec est passé de la catégorie de ports régionaux/locaux à celle de ports éloignés suite à un examen de la classification des installations portuaires en vertu de la Politique maritime nationale. En conséquence, Transports Canada continue d'administrer 34 ports éloignés au pays (10 au Québec, 3 en Ontario, 1 au Manitoba et 20 en Colombie-Britannique).

Le tableau 10-11 illustre la cession des ports régionaux/locaux et éloignés ainsi que le nombre de ports restants à l'échelle régionale.

Au fur et à mesure que Transports Canada se dessaisit de ses intérêts dans les ports et les installations portuaires publics, un nombre croissant d'autres ports est exploité par des gouvernements provinciaux ou municipaux et par des intérêts privés. À la fin de 2000, il y avait 133 autres ports, comprenant 64 ports privés, 40 provinciaux et 29 municipaux. Ces ports comprenaient des sites comme Port-Cartier au Québec et Nanticoke en Ontario et étaient utilisés pour expédier des volumes importants de marchandises. Ils comprenaient aussi Quyon au Québec qui permet d'assurer un service interprovincial de traversier sur la rivière des Outaouais.

TABLEAU 10-11 : SITUATION DES PORTS RÉGIONAUX, LOCAUX ET ÉLOIGNÉS DE TRANSPORTS CANADA

(Statut au 31 décembre 2000)

Région	*Cédés*[1]	*Déclassés*[2]	*Démolis/ fermés*	*Fin des intérêts de TC*	*Restants*	*Total*
Pacifique	22	10	2	3	68	105
Prairie/Nord	47	1			7	55
Ontario	16	17		2	19	54
Québec	13	23	1		36	73
Maritimes	20	157		8	19	204
Terre-Neuve	37	3			18	58
Total	**155**	**211**	**3**	**13**	**167**	**549**

1 Ces chiffres comprennent les ports éloignés dont le lit portuaire n'a pas encore été cédé.
2 Ces chiffres ne comprennent pas le déclassement des 26 ports repérés lors d'une recherche d'archives subséquente, ni le déclassement des 18 ports publics adjacents aux installations qui avaient déjà été cédées.

Source : Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

TABLEAU 10-12 : ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES, PROFILS FINANCIERS, 1999

(Millions de dollars)

Poste	*Vancouver*	*Montréal*	*Halifax*	*Québec*	*Saint John*	*St. John's*	*Prince Rupert*	*Port Alberni*	*Fraser River*[1]
Recettes d'exploitation	76,820	58,872	15,804	11,713	10,406	3,215	6,383	3,183	15,182
Dépenses d'exploitation[2]	54,761	37,660	12,821	11,912	9,523	2,800	6,009	3,166	14,301
Bénéfice d'exploitation	22,059	1,212	2,983	(0,200)	0,883	0,415	0,374	0,018	0,881
Ratio : dépenses/recettes (%)	0,713	0,979	0,811	1,017	0,915	0,871	0,941	0,994	0,942
Bénéfice net	17,868	4,457	3,447	2,556	1,635	1,002	1,219	0,342	0,806
Immobilisations nettes	398,909	160,664	82,640	44,227	57,662	13,203	95,247	8,634	104,782
Ratio : bénéfice net/immobilisations nettes (%)	0,045	0,028	0,042	0,058	0,028	0,076	0,013	0,040	0,008
Revenus de placement	1,162	6,435	0,092	1,763	0,750	0,298	0,407	0,314	0,566
Fonds d'exploitation	13,548	15,779	5,785	6,103	3,228	1,294	2,034	0,941	(0,427)
Fonds utilisés pour les activités d'investissement	5,564	23,046	7,623	18,759	5,742	2,071	1,832	(0,162)	(25,799)
Acquisitions d'immobilisations, nettes	5,426	9,354	7,623	9,443	1,795	2,071	2,410	(0,162)	15,170
Total des actifs	453,470	273,065	88,654	74,869	72,356	19,540	106,111	16,853	130,079
Équité	380,991	250,911	76,226	24,618	68,778	18,807	104,966	16,266	87,452
Capital d'apport	150,259	247,210	50,857	0,197	61,659	18,422	84,612	3,158	77,195
Bénéfices non répartis[4]	230,732	3,701	25,369	24,421	7,119	0,385	20,354	13,109	10,257

Poste	*Nanaimo*	*North Fraser*	*Thunder Bay*	*Toronto*	*Windsor*	*Saguenay*	*Sept-Îles*	*Trois-Rivières*	***Ensemble des APC***[3]
Recettes d'exploitation	6,142	3,474	3,048	12,243	1,155	1,189	7,952	3,227	**240,007**
Dépenses d'exploitation[2]	6,273	3,492	2,662	17,410	0,952	0,965	4,616	2,797	**212,117**
Bénéfice d'exploitation	(0,131)	(0,018)	0,386	(5,167)	0,203	0,225	3,337	0,430	**27,890**
Ratio : dépenses/recettes (%)	1,021	1,005	0,873	1,422	0,825	0,811	0,580	0,867	**0,884**
Bénéfice net	0,280	0,159	1,051	(3,358)	0,374	0,845	1,526	1,807	**36,017**
Immobilisations nettes	23,070	1,906	15,987	43,242	1,483	4,287	37,705	11,786	**1 105,432**
Ratio : bénéfice net/immobilisations nettes (%)	0,012	0,083	0,066	(0,078)	0,252	0,197	0,040	0,153	**0,033**
Revenus de placement	0,385	0,177	0,647	1,809	0,170	0,590	0,590	1,057	**17,212**
Fonds d'exploitation	2,442	0,221	1,508	(2,531)	0,916	1,043	3,405	2,420	**57,708**
Fonds utilisés pour les activités d'investissement	1,289	1,376	1,567	(1,850)	3,820	2,637	29,205	1,880	**78,601**
Acquisitions d'immobilisations, nettes	0,253	1,376	(0,057)	2,284	0,012	0,059	3,578	2,270	**62,904**
Total des actifs	34,945	10,610	28,267	63,019	6,986	14,850	46,754	29,370	**1 469,797**
Équité	33,246	9,816	27,918	55,432	6,535	14,594	15,890	28,531	**1 220,978**
Capital d'apport	24,991	6,191	27,231	-	6,232	13,999	14,781	(6,740)	**780,254**
Bénéfices non répartis[4]	8,255	3,625	0,688	55,432	0,303	0,595	1,110	35,271	**440,724**

1 Les chiffres représentent la période de 12 mois pour l'exercice se terminant le 30 avril 2000. Tous les autres chiffres correspondent à l'année civile.
2 Comprend les dividendes et autres frais payés au gouvernement du Canada.
3 Compte tenu de l'arrondissement des chiffres, il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme de tous les chiffres.
4 Peut comprendre des années antérieures tel que rapporté dans les états financiers.

Source : États financiers des ports; Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

États financiers

Des états financiers vérifiés pour 2000 n'étaient pas disponibles. Par conséquent, les résultats financiers pour 1999 sont présentés pour les 17 administrations portuaires canadiennes désignées au 31 décembre 1999.

Le tableau 10-12 illustre les recettes, les dépenses et certains ratios clés des administrations portuaires canadiennes en 1999. Au cours de cette année, les APC ont enregistré des recettes totales de 240 millions $, un bénéfice net de 36 millions $ et des mouvements de trésorerie provenant de l'exploitation de 57,7 millions $. Des 17 administrations portuaires canadiennes pour lesquelles des états financiers sont disponibles, Vancouver et Montréal représentent plus de 56 % des recettes totales produites. Quatre administrations portuaires canadiennes représentaient 64 % de toutes les marchandises, par volume, manutentionnées par les APC. L'APC de Vancouver a assuré la manutention de 34 % des marchandises alors que celles de Montréal, Saint John et Sept-Îles en ont chacune manutentionnées 10 %.

Dans l'ensemble, le ratio d'exploitation des administrations portuaires canadiennes s'est chiffré à 88 % en 1999 et les ratios individuels ont varié entre 58 % et 142 %. À l'exception de Sept-Îles (58 %) et Vancouver (71 %), les ratios pour toutes les autres administrations portuaires canadiennes ont dépassé 80 %.

Le rendement de l'actif pour les administrations portuaires canadiennes était de 3,3 % en 1999. Windsor (25 %) a enregistré le rendement de l'actif le plus élevé, suivi par Saguenay (20 %) et Trois-Rivières (15 %).

Le tableau 10-13 illustre les recettes, les dépenses et le bénéfice de toutes les commissions portuaires et des ports de la Société canadienne des ports pour la période allant de 1995 à 1998. Les données pour 1999 correspondent à tous les ports qui avaient le statut d'administration portuaire canadienne au 31 décembre 1999.

De prime abord, les chiffres du tableau 10-13 indiquent que les recettes totales ont diminué en 1999, passant de 287 millions $ à 240 millions $. Il est toutefois important de noter que les recettes de 1999 ne comprennent pas les chiffres de 6 ports importants qui n'étaient pas considérés comme des administrations portuaires canadiennes au 31 décembre 1999. Le tableau 10-14 compare les recettes, les dépenses et le bénéfice net pour 1998 et 1999. Il ne porte que sur les ports de la Société canadienne des ports et sur les commissions portuaires qui avaient le statut d'administration portuaire canadienne au 31 décembre 1999.

TABLEAU 10-13 : RÉSULTATS FINANCIERS DES PRINCIPAUX PORTS, 1995 – 1999

(Millions de dollars)

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Recettes	279,7	285,9	296,8	287,2	240,0
Dépenses	231,4	226,3	235,6	227,0	212,1
Bénéfice d'exploitation	53,7	59,9	61,2	60,2	27,9
Ratio (%)	82,7	79,2	79,4	79,0	88,4
Bénéfice net	**53,5**	**36,2**	**44,5**	**28,1**	**36,0**

Notes : Les chiffres pour 1999 comprennent tous les ports ayant le statut d'administration portuaire canadienne au 31 décembre 1999.
Les chiffres pour la période allant de 1995 à 1998 comprennent les totaux pour la Société canadienne des ports et les commissions portuaires.

Source : États financiers des ports: Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

TABLEAU 10-14 : COMPARAISON FINANCIÈRE ENTRE LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES, 1998 ET 1999

(Millions de dollars)

	Recettes		*Dépenses*		*Bénéfice net*	
	1998	*1999*[1]	*1998*	*1999*[1]	*1998*	*1999*[1]
Vancouver[2]	73,4	76,8	51,1	54,8	0,4	17,9
Montréal[2]	57,1	58,9	50,4	57,7	13,0	4,5
Halifax[2]	14,1	15,8	11,0	12,8	3,0	3,4
Québec[2]	13,1	11,7	12,3	11,9	(10,6)	2,6
Saint John[2]	11,2	10,4	9,9	9,5	1,9	1,6
St. John's[2]	3,0	3,2	2,7	2,8	0,6	1,0
Prince Rupert[2]	7,2	6,4	6,8	6,0	0,8	1,2
Port Alberni[3]	3,0	3,2	3,2	3,2	0,1	0,3
Fraser River[3]	11,5	15,2	10,2	14,3	2,3	0,8
Nanaimo[3]	5,5	6,1	5,8	6,3	0,2	0,3
North Fraser[3]	4,5	3,5	4,3	3,5	0,3	0,2
Thunder Bay[3]	2,8	3,0	2,3	2,7	1,1	1,1
Toronto[3]	13,6	12,2	15,7	17,4	(0,2)	(3,4)
Windsor[3]	1,6	1,2	0,9	1,0	0,8	0,4
Saguenay[2]	1,2	1,2	0,8	1,0	0,7	0,8
Sept-Îles[2]	7,9	8,0	4,2	4,6	1,8	1,5
Trois-Rivières[2]	3,5	3,2	2,4	2,8	2,2	1,8
Total ports APC	**234,2**	**240,0**	**194,0**	**212,1**	**18,4**	**36,0**

Note : Compte tenu de l'arrondissement des chiffres, les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des colonnes.
1 Les données pour 1999 comprennent les résultats financiers des prédécesseurs du port pour l'année en question. De ce fait, ils correspondent à un exercice complet.
2 Avant 1999, Société canadienne des ports
3 Avant 1999, Commissions portuaires

Source : États financiers des ports: Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

La comparaison des résultats de 1998 avec ceux de 1999 dans les mêmes ports permet de constater que les recettes ont augmenté, passant de 234 millions $ à 240 millions $, soit de 2,5 % approximativement. Neuf des 17 administrations portuaires canadiennes ont enregistré une augmentation de recettes allant de 0,1 million $ à 3,7 millions $. Les ports de Fraser River et de Vancouver sont ceux qui ont enregistré les plus fortes augmentations, de 3,7 millions $ (32 %) et 3,4 millions $ (5 %), respectivement.

D'après le tableau 10-13, il ressort également qu'en 1999, les dépenses ont chuté de 6,5 %. Cependant, les dépenses pour 1998 comprenaient toutes les dépenses de la Société canadienne des ports et des commissions portuaires. Une analyse plus approfondie permet de constater que les dépenses pour ces mêmes ports ont légèrement augmenté, passant de 194 millions $ en 1998 à 212 millions $ en 1999. Les dépenses au port de Montréal ont augmenté, passant de 50,4 millions $ à 57,7 millions $ (14,5 %), tandis que celles au port de Fraser River sont passées de 10,2 millions $ à 14,3 millions $ (40 %). Douze des 17 administrations portuaires canadiennes ont enregistré des augmentations de dépenses variant entre 0,1 million $ et 7,3 millions $ et

4 autres ports ont signalé des diminutions allant de 0,4 million $ à 0,8 million $. Les dépenses d'exploitation au Port Alberni sont demeurées au même niveau, soit à 3,2 millions $, au cours de ces deux années.

Les bénéfices nets pour les principaux ports ayant obtenu le statut d'administration portuaire canadienne au 31 décembre 1999 ont augmenté de façon significative, passant de 18,4 millions $ en 1998 à 36 millions $ en 1999. Cela représente une augmentation d'environ 96 %.

Le tonnage manutentionné par les administrations portuaires canadiennes en 1999 a diminué par rapport au tonnage manutentionné dans les mêmes grands ports en 1998, passant de 207,3 millions de tonnes à 204,9 millions de tonnes. Ces chiffres indiquent que les recettes par tonne ont augmenté, allant de 1,13 $ en 1998 à 1,17 $ en 1999 alors que les dépenses par tonne ont légèrement augmenté, passant de 0,94 $ à 1,03 $.

Ports de Transports Canada

Dix pour cent des ports qui restent sous le contrôle de Transports Canada ont produit 73 % des recettes totales en 1999-2000. Tel qu'indiqué au tableau 10-15, les recettes ont fluctué d'année en année à cause de divers facteurs, notamment les augmentations de tarif en 1995 et 1996, les cessions de ports effectuées par Transports Canada et divers facteurs liés à l'utilisation des ports et des installations portuaires de Transports Canada.

Pour l'exercice 1999-2000, les recettes brutes aux installations portuaires restantes ont atteint 19 millions $ alors que les dépenses se sont chiffrées à 26,2 millions $. Il en est résulté un manque à gagner dans le bénéfice d'exploitation de 7,1 millions $ et un ratio d'exploitation de 137 %. Les dépenses en capital pour l'exercice ont atteint 7,6 millions $. Une tranche additionnelle de 16,6 millions $ s'est ajoutée à titre de subventions et contributions liées aux transferts résultant des cessions de ports.

Depuis l'entrée en vigueur de la Politique maritime nationale, les dépenses d'entretien ont été réduites au minimum en vue de la cession des ports régionaux/locaux. Toutefois, à cause des retards dans les cessions, certaines dépenses d'entretien et en capital imprévues ont dû être effectuées pour assurer le respect des normes de sécurité. Cette situation a entraîné une hausse des dépenses en 1999-2000. Dans certains cas, des projets d'immobilisations ont été exécutés dans des ports dont Transports Canada continuera à assumer l'entière responsabilité. Quelques cessions de ports d'une valeur substantielle ont été effectuées au cours de l'exercice et ont entraîné une augmentation des subventions et contributions.

Entre 1995 et 1999, les recettes par tonne sont passées de 0,22 $ à 0,29 $, soit une hausse d'environ 32 %, tandis que les dépenses par tonne au cours de cette période de cinq ans sont demeurées relativement stables, diminuant de 0,43 $ par tonne en 1995 à 0,40 $ par tonne en 1999.

Le tableau 10-15 résume les résultats financiers des ports et des havres demeurés sous le contrôle de Transports Canada entre 1995-1996 et 1999-2000.

TABLEAU 10-15 : RÉSULTATS FINANCIERS DES PORTS DE TRANSPORTS CANADA, 1995-1996 – 1999-2000

(Millions de dollars)

	1995-1996	*1996-1997*	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*
Recettes[1]	17,1	20,3	20,7	18,6	19,0
Dépenses[2]	33,6	28,5	27,4	24,3	26,2
Bénéfice d'exploitation	(16,5)	(8,2)	(6,7)	(5,7)	(7,1)
Dépenses en capital	**11,3**	**11,9**	**1,9**	**4,1**	**7,6**
Subventions et contributions[3]	10,0	13,1	1,5	1,3	16,6
Ratio : dépenses/recettes (%)	**196,5**	**140,4**	**132,4**	**130,7**	**137,4**

1 Ce chiffre représente les recettes brutes.
2 Ce chiffre représente les dépenses d'exploitation et d'entretien, y compris les commissions.
3 Ce poste représente les transferts ayant trait au dessaisissement d'installations portuaires.

Source : Rapports annuels et Transports Canada. Les données financières sont basées sur les principes de comptabilité d'exercice.

Trafic portuaire

Les données préliminaires suivantes illustrent le trafic en 2000 à certaines administrations portuaires canadiennes :

- Halifax : 13,9 millions de tonnes
  138 000 passagers de bateaux de croisière
- Montréal : 20,4 millions de tonnes
  25 200 passagers de bateaux de croisière
- Prince Rupert : 7,6 millions de tonnes
- Québec : 16,3 millions de tonnes
- Saguenay : 0,401 million de tonnes
- Saint John : 19,7 millions de tonnes
- Sept-Îles : 21,1 millions de tonnes
- Thunder Bay : près de 8,9 millions de tonnes
- Toronto : 2 millions de tonnes
- Vancouver : 69,8 millions de tonnes
  1,1 million de passagers de bateaux de croisière
- Windsor : 5,4 millions de tonnes

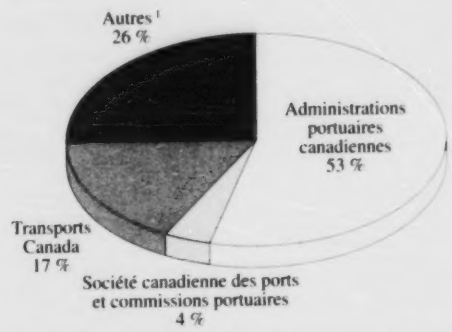
Si on se base sur les données préliminaires de Statistique Canada (qui ne sont disponibles que jusqu'à 1999), les ports du Canada ont manutentionné 386,9 millions de tonnes de marchandises en 1999, soit à peu près 3 % de plus qu'en 1998.

La figure 10-5 illustre les parts du trafic selon les groupes de ports en 1999, d'après la classification portuaire au 31 décembre 1999.

Les données sur le trafic présentées pour 1999 sont basées sur la classification portuaire au 31 décembre 1999 alors que les données de 1998 ont été reprises pour

4 Les statistiques sur le tonnage comprennent les marchandises qui transitent par des installations privées dans les limites des havres publics de Transports Canada.

FIGURE 10-5 : PARTS DU TRAFIC PAR GROUPE DE PORTS, 1999



1 Comprend le ministère des Pêches et des Océans, les gouvernements provinciaux et municipaux et les installations privées.

Source : Transports Canada

illustrer le fait que des ports de la Société canadienne des ports et des commissions portuaires ont reçu le statut d'administration portuaire canadienne en 1999.

En 1999, les administrations portuaires canadiennes se sont accaparées la part du lion, soit 53 % du total du trafic. Les quatre ports toujours classifiés comme ports divisionnaires de la Société canadienne des ports ou de la Commission des ports au 31 décembre 1999 ont manutentionné 4 % du total, tandis qu'une autre tranche de 17 % des marchandises a transité par des installations de Transports Canada. La portion restante de 26 % a été manutentionnée par d'autres installations, notamment par les installations gérées par des intérêts privés et celles gérées par ou pour le compte du ministère des Pêches et des Océans et des gouvernements provinciaux et municipaux.

Si l'on compare les données sur le trafic manutentionné en 1998 par les administrations portuaires canadiennes à celles de 1999, on constate que le trafic est passé de 207,3 millions de tonnes à 205 millions de tonnes, soit une diminution d'environ 1 %. Suite aux 34 cessions effectuées en 1999, le tonnage total de marchandises ayant transité par des ports et des installations portuaires publics de Transports Canada a diminué de 17 %. Cette situation et le transfert d'un port relevant précédemment de la Société canadienne des ports (Port Colborne, Ontario) à une nouvelle entité, a entraîné une augmentation sensible du trafic dans d'autres ports.

Aux ports déclarés publics où Transports Canada n'a pas d'installations et où les marchandises transitent par des quais privés, le total des marchandises expédiées s'est chiffré à 16,3 millions de tonnes, soit 25 % de l'ensemble du trafic manutentionné par les ports de Transports Canada. Environ 102 millions de tonnes de marchandises ont transité par d'autres ports. Le port de Port-Cartier au Québec, qui se classe dans cette catégorie, est celui qui a manutentionné le plus de marchandises avec une part d'environ 19,9 millions de tonnes. Vient ensuite le port de Nanticoke en Ontario par lequel ont transité 12,3 millions de tonnes. Le reste des marchandises a été manutentionné par les 110 autres ports ayant déclaré une manutention de marchandises à Statistique Canada.

Le tableau 10-16 fournit le détail du tonnage manutentionné par les ports du Canada.

TABLEAU 10-16 : TONNAGE TOTAL MANUTENTIONNÉ PAR LE RÉSEAU PORTUAIRE CANADIEN, 1998 – 1999

(Milliers de tonnes)

Réseau portuaire	*Total 1998*[1]	*Total 1999*	*% de changement*
Administrations portuaires canadiennes[2]	207 295	204 942	(1)
Société canadienne des ports et commissions portuaires	16 133	14 645	(9)
Transports Canada[2]	79 024	65 547	(17)
Autre	73 611	101 797	38
Total	**376 063**	**386 931**	**3**

1 Les chiffres de 1998 sont repris pour illustrer le fait que des ports de la Société canadienne des ports et des commissions portuaires ont reçu le statut d'administration portuaire canadienne en 1999.

2 Les statistiques sur le tonnage comprennent les marchandises ayant transité par des installations privées.

Source : Le transport maritime au Canada, Statistique Canada, cat. 54-205

Ports pour petits bateaux

En 2000, le programme du groupe de Ports pour petits bateaux (PPB) du ministère des Pêches et des Océans (MPO) a continué de réaliser des progrès vers l'élimination des ports de pêche en état d'abandon ou à faible niveau d'activité ainsi que des ports de plaisance, de son inventaire. À la fin de ce programme, tous les ports de plaisance auront été cédés et le nombre de ports de pêche sous la responsabilité de PPB du MPO aura été réduit à moins de 750.

Ports de pêche

Depuis la fin des années 1980, Ports pour petits bateaux a encouragé la création d'administrations portuaires locales pour prendre en charge la gestion des ports de pêche commerciale dans leurs collectivités. Les administrations portuaires sont des organisations locales sans but lucratif composées de pêcheurs et d'autres usagers des ports, auxquelles PPB confie la gestion des ports en vertu d'un bail. Les administrations portuaires fournissent des services aux usagers, assurent l'entretien des installations et gèrent les activités portuaires de façon routinière. En date du 3 janvier 2001, on comptait 604 ports gérés par des administrations portuaires à travers le pays, soit près de 80 % de l'objectif visé par le programme de PPB. Les ports de pêche qui ne parviennent pas à susciter l'intérêt nécessaire au sein de la collectivité pour qu'une administration portuaire soit créée et gérée, seront éliminés ou, au besoin, démolis. Ces ports sont généralement des ports à faible niveau d'activité ou sans activité et qui ont un impact négligeable sur l'industrie de la pêche commerciale.

Le tableau 10-17 indique le nombre de ports de pêche qui faisaient toujours partie de l'inventaire de Ports pour

petits bateaux au 3 janvier 2001, par région et par type de gestion.

TABLEAU 10-17 : PORTS DE PÊCHE PAR TYPE DE GESTION ET PAR RÉGION, JANVIER 2001

Région	*Administrations portuaires*	*Ports pour petits bateaux*	*Total par région*
Colombie-Britannique[1] et Yukon[2]	67	84	151
Prairies et territoires[2]	20	34	54
Ontario	3	10	13
Québec	51	43	94
Maritimes	277	112	389
Terre-Neuve et Labrador	186	210	396
Total	**604**	**493**	**1,097**

1 Les totaux comprennent 48 bouées d'amarrage en Colombie-Britannique.
2 Il n'y a pas d'administrations portuaires en Saskatchewan, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut ou au Yukon.

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada

Ports de plaisance

Ports pour petits bateaux s'est engagé à se départir de tous les ports de plaisance faisant partie de son inventaire et a atteint 71 % de son objectif depuis 1994-95, avec 599 ports de plaisance transférés ou au dernier stade du processus de cession. Les ports sont principalement cédés aux municipalités, aux associations locales sans but lucratif, aux Premières nations ou à d'autres ministères fédéraux. En Ontario et au Québec, les principaux preneurs des ports de plaisance fédéraux relevant de PPB sont des municipalités. La stratégie de dessaisissement adoptée par PPB est conforme aux flexibilités du transfert des programmes approuvées par le Conseil du Trésor en 1995. Les cessions effectuées en vertu de ce programme (c.-à-d. pour la somme symbolique de 1 $) sont assorties de conditions, notamment de l'obligation de maintenir l'accès public au port pendant un minimum de cinq ans. Les ports de plaisance sont offerts aux éventuels preneurs dans un ordre de priorité préétabli : aux autres ministères fédéraux d'abord; aux provinces, aux municipalités, aux associations locales sans but lucratif ou aux Premières nations ensuite; et en dernier lieu au secteur privé par le biais d'un processus d'appel d'offres. Avant la cession, PPB procède à une évaluation environnementale du port et effectue toutes les réparations nécessaires pour céder ces installations dans un état de sécurité raisonnable. En l'absence d'un organisme public souhaitant se porter acquéreur des installations, celles-ci sont offertes à leur valeur marchande. En dernier recours, si ces installations ne suscitent aucun intérêt dans le secteur privé, elles sont démolies. Le programme de cession des ports de plaisance devrait se poursuivre pendant encore quelques années.

Les tableaux 10-18 à 10-20 résument par région la situation du programme de dessaisissement des ports de plaisance de Ports pour petits bateaux (tableau 10-18), les preneurs des ports dessaisis (tableau 10-19) et le type de gestion dont font l'objet les installations qui demeurent dans l'inventaire de PPB (tableau 10-20).

TABLEAU 10-18 : PORTS DE PLAISANCE DESSAISIS PAR RÉGION, 1995-1996/2000-2001

	1995-1996	*1996-1997*	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*	*Plans pour 2000-2001*	*Ports à être dessaisis*	*Total par région*
Colombie-Britannique et Yukon	8	1	25	13	7	2	9	65
Centre et Arctique	8	50	95	71	41	20	162	447
Québec	53	24	93	15	18	8	41	252
Maritimes	0	3	10	28	22	8	9	80
Terre-Neuve et Labrador	0	0	0	1	0	0	1	2
Total	**69**	**78**	**223**	**128**	**88**	**38**	**222**	**846**

Note : Comprend les ports cédés ou qui en étaient à la dernière étape du processus de cession au 3 janvier 2001.

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada

TABLEAU 10-19 : PRENEURS DES PORTS DE PLAISANCE DESSAISIS, JANVIER 2001

	Province	*Municipalité*	*Secteur privé*	*Autres*	*Total par région*[1]
Colombie-Britannique et Yukon	54	0	0	0	54
Prairies et territoires	8	5	0	0	13
Ontario	17	171	19	47	254
Québec	3	177	3	23	206
Maritimes	5	18	3	45	71
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	0	1
Total	**87**	**372**	**25**	**115**	**599**

1 Dans le cadre de la cession des ports de plaisance, désigne les ports qui ont été cédés à des associations locales sans but lucratif, aux Premières nations ou à d'autres ministères fédéraux, selon le cas.
2 Nombre de ports cédés ou qui en étaient à la dernière étape du processus de cession au 3 janvier 2001.

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada

TABLEAU 10-20 : PORTS DE PLAISANCE DE PORTS POUR PETITS BATEAUX SELON LE TYPE DE GESTION, JANVIER 2001

	Gérés en vertu d'un bail[1]	*Ports pour petits bateaux*	*Autres*[2]	*Total par région*[3]
Colombie-Britannique et Yukon	0	3	8	11
Prairies et territoires	9	21	0	30
Ontario	113	33	4	150
Québec	5	40	1	46
Maritimes	0	9	0	9
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	1
Total	**127**	**107**	**13**	**247**

1 Gérés en vertu d'un bail par des municipalités, des associations locales sans but lucratif, etc.
2 Désigne toute une variété de structures de gestion et de non-gestion. Certains travaux de construction, comme le renforcement du rivage ou la construction de brise-lames, sont stables et n'ont pas besoin d'une gestion permanente. Certaines installations font partie d'un projet d'aménagement plus important, comme une marina, et sont gérées dans le cadre de ces travaux d'aménagement. Dans d'autres cas, il n'existe plus d'installations au port et il n'y a rien à gérer.
3 Ports de plaisance restants dans l'inventaire des Ports pour petits bateaux au 3 janvier 2001.

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada

À la suite des programmes d'administrations portuaires et de dessaisissement des ports, les recettes de Ports pour petits bateaux en 2000-2001 découlant des baux, des permis, des droits d'amarrage et de débarcadère devraient être inférieures de 33 % à ce qu'elles étaient en 1999-2000. La plus forte baisse devrait intéresser l'Ontario pour la deuxième année consécutive, les recettes y accusant un recul de 548 140 $, ou 36 %. Près

de 94 % du budget 2000-2001 est destiné aux réparations portuaires, alors que les salaires et les contributions représentent respectivement 5,8 % et 0,3 % du budget.

Voie maritime du Saint-Laurent

Responsabilité partagée par le Canada et les États-Unis, la Voie maritime du Saint-Laurent est une voie navigable intérieure unique en son genre, qui relie le cœur industriel de l'Amérique du Nord et dessert 15 grands ports internationaux et une cinquantaine de ports régionaux des deux côtés de la frontière canado-américaine.

Les écluses de la Voie maritime (15 au total) relient le chenal de navigation en deux grands tronçons : Montréal–lac Ontario et le canal Welland. Entre Montréal et le lac Érié, les écluses élèvent progressivement les navires à la hauteur d'un édifice de 60 étages par rapport au niveau de la mer. Le tronçon Montréal–lac Ontario compte sept écluses, cinq canadiennes et deux américaines. Le canal Welland relie le lac Ontario au lac Érié grâce à une série de huit écluses. Les écluses et les chenaux peuvent accueillir des navires de 225,5 mètres de long, 23,8 mètres de large et 8 mètres de tirant d'eau. La figure 10-6 illustre le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Deuxième année sous une nouvelle administration

En 2000, la Voie maritime canadienne a été administrée pour la deuxième année complète par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). C'est le 1er octobre 1998 que la gestion de la portion canadienne de la Voie maritime a été confiée à la CGVMSL, à l'issue de la négociation fructueuse d'un contrat de gestion passé avec le gouvernement fédéral en vertu de la partie 3 de la *Loi maritime du Canada*. L'entente doit rester en vigueur jusqu'au 31 mars 2018.

Responsable de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime, la CGVMSL doit, aux termes de l'entente, présenter un plan d'activités quinquennal au ministre des Transports. Le plan doit faire état des recettes prévues ainsi que des charges d'exploitation et des coûts de renouvellement des actifs.

FIGURE 10-6 : SYSTÈME FLUVIAL DES GRANDS LACS/VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Source : Autorité de la Voie maritime du Saint-Laurent, Rapport annuel, 1997-1998

La Corporation doit percevoir des péages et d'autres recettes pour financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime. Pour ses ports, elle a droit à l'aide financière du gouvernement fédéral pour absorber au besoin les déficits d'exploitation.

Pont sur le chenal Nord et option d'une Voie maritime exclusivement canadienne

En 2000, le ministre des Transports a annoncé que l'option d'une « Voie maritime exclusivement canadienne » n'était plus nécessaire et que la Société des ponts fédéraux Limitée était libre d'entreprendre l'élaboration d'options en vue de remplacer le pont surélevé de Cornwall. Cette annonce a marqué la fin de l'engagement pris par le gouvernement à l'égard d'une option de voie maritime exclusivement canadienne, laquelle remonte aux années 1950.

Au cours des années 1950, le projet de voie maritime a été lancé grâce à l'appui du Canada et des États-Unis. À l'époque cependant, les intérêts canadiens avaient des doutes quant à l'engagement des États-Unis envers le projet; c'est pourquoi le gouvernement fédéral a décidé de se réserver l'option de construire la Voie maritime à titre de projet exclusivement canadien à l'avenir. C'est pour cette raison que le Pont international de la Voie maritime à Cornwall a été construit à la hauteur de la Voie maritime sur le canal Cornwall, ce qui serait devenu l'itinéraire d'une voie maritime exclusivement canadienne.

Au terme d'un examen de la stratégie d'entretien à long terme de la partie de l'ouvrage de franchissement sur le chenal Nord, on a conclu que les coûts des travaux d'entretien majeur du pont âgé de 40 ans pourraient représenter le double des coûts de construction d'un nouveau pont surbaissé.

TRAFIC

En 2000, le trafic confondu sur les deux tronçons de la Voie maritime a diminué d'un peu plus de 1 million de tonnes par rapport à 1999, pour atteindre 46,5 millions de tonnes (si l'on se fonde sur les données préliminaires sur le trafic). Cela s'explique principalement par la baisse du transport du grain sur la Voie maritime. Cette baisse a été partiellement neutralisée par une augmentation du transport de marchandises diverses (essentiellement du fer et des produits sidérurgiques) par rapport au niveau de 1999

La saison de navigation 1999 a duré 270 jours; la navigation 24 heures par jour sur la Voie maritime a débuté le 1er avril et les derniers navires ont quitté l'écluse de Saint-Lambert et le canal Welland le 25 décembre.

Le trafic a légèrement baissé par rapport à 1998, retrouvant le même niveau qu'en 1997. Alors que les exportations de grain vers les États-Unis ont augmenté, l'activité dans le secteur sidérurgique a diminué. Le trafic confondu sur les deux principaux tronçons de la Voie maritime s'est chiffré à 47,86 millions de tonnes, soit une baisse de 5,2 % par rapport aux 50,51 millions de tonnes enregistrées en 1998. Le trafic a baissé d'environ 7,2 %, pour atteindre 36,5 millions de tonnes sur le tronçon Montréal–lac Ontario et de 7,9 %, à 37,4 millions de tonnes, sur le canal Welland.

Les mouvements de navires sur le tronçon Montréal–lac Ontario en 1999 ont été pratiquement identiques à ce qu'ils étaient en 1998, soit 3 141 mouvements contre 3 158. Sur le tronçon du canal Welland, le nombre de mouvements est passé à 3 626, soit 199 de plus qu'en 1998.

Le tableau 10-21 illustre les mouvements de marchandises sur les deux principaux tronçons de la Voie maritime entre 1990 et 2000.

TABLEAU 10-21 : MOUVEMENTS DE MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1990 – 2000

(Milliers de tonnes)

	Tronçon Montréal-lac Ontario	*Tronçon canal Welland*
1990	36 656	39 398
1991	34.910	36 919
1992	31 360	33 174
1993	31 970	31 815
1994	38 422	39 703
1995	38 684	39 376
1996	38 075	41 145
1997	36 901	40 902
1998	39 246	40 657
1999	36 400	37 422
2000 (estimation)	35 398	36 577

Note : Trafic combiné sur les deux tronçons de la Voie maritime.

Source : Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent/Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Faits saillants du trafic par produit en 1999

Grain

Une fois de plus, le trafic céréalier canadien a été inférieur à la moyenne, alors que les expéditions de grain vers les États-Unis ont augmenté. Le trafic céréalier s'est chiffré à 13,6 millions de tonnes sur le tronçon Montréal–lac Ontario, soit une hausse de 4,5 % par rapport à 1998, et à 13,5 millions de tonnes sur le canal Welland, soit une hausse de 2,6 %.

Minerai de fer

Les expéditions de minerai de fer se sont chiffrées à 10,69 millions de tonnes sur le tronçon Montréal–lac Ontario, soit une baisse de 3,8 % par rapport à 1998, et à 5,82 millions de tonnes sur le canal Welland, soit une baisse de 10,6 %. Ces revirements traduisent la dépendance accrue des usines sidérurgiques canadiennes à l'égard du minerai de fer provenant de la région Québec–Labrador.

Charbon

Les expéditions de charbon ont baissé sur le canal Welland, en raison d'une baisse de la demande d'Hydro

Ontario et des usines sidérurgiques de Hamilton. Le trafic s'est chiffré à 4,52 millions de tonnes, soit une baisse de 2,4 % par rapport à 1998. Sur le tronçon Montréal–lac Ontario, les expéditions de charbon ont augmenté grâce à l'augmentation des livraisons aux entreprises situées le long du Saint-Laurent. Le trafic total a été de 266 000 tonnes, soit une hausse de 35,2 %.

Autres produits en vrac

Pour les autres produits en vrac, on a constaté une baisse globale des expéditions des principaux produits (coke, produits pétroliers, pierres, ciment, produits chimiques). Sur le tronçon Montréal–lac Ontario, 7,23 millions de tonnes ont été acheminées, soit une baisse de 8,8 % par rapport à 1998. Sur le canal Welland, le trafic s'est chiffré à 10,06 millions de tonnes, soit une baisse de 7,4 %.

Le tableau 10-22 illustre le trafic sur la Voie maritime par produit entre 1993 et 2000.

TABLEAU 10-22 : TRAFIC PAR PRODUIT SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1993 – 2000

(Milliers de tonnes)

Année	*Céréales*	*Minerai de fer*	*Marchandises générales*	*Charbon*	*Autre*	*Total*
1993	10 592	10 906	4 432	4 408	10 647	40 985
1994	12 464	12 625	7 019	4 528	12 255	48 891
1995	14 485	11 872	4 844	5 005	11 917	48 124
1996	12 158	13 362	6 056	5 460	12 903	49 939
1997	13 339	12 051	5 418	5 545	12 600	48 953
1998	12 483	12 117	7 182	5 510	13 839	51 131
1999	14 084	11 320	4 578	4 542	13 335	47 859
2000	13 213	11 315	5 068	4 346	12 573	46 543

Note : Trafic confondu sur les deux tronçons de la Voie maritime.

Source : Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent/Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Taux et tarifs

Conformément aux conditions de l'entente négociée avec les usagers de la Voie maritime, une hausse de 2 % des péages sur le tronçon canadien de la Voie maritime a été introduite en 2000. Des hausses analogues sont intervenues en 1998 et 1999. La hausse de 1998 était la première hausse depuis 1993.

C'est dans le cadre de l'entente de commercialisation de la Voie maritime qu'une majoration annuelle de 2 % des péages sans rabais/réductions a été négociée pour les années 1998, 1999 et 2000. Si la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent n'avait pas réussi à atteindre les cibles fixées dans son plan d'activités, elle aurait dû augmenter les péages de plus de 2 %. Elle n'a pas eu à le faire car les excellentes saisons 1998 et 1999 lui ont permis d'atteindre et même de dépasser ses cibles. Les quatrième et cinquième années du plan (2001 et 2002), il se pourrait même que des rabais/réductions des péages soient autorisés si la Corporation continue de dépasser les impératifs de son plan d'activités.

Profil financier

Les recettes en 1999-2000 se sont chiffrées à 76 millions $, soit plus de 3,5 millions $ de plus que les estimations du plan d'activités de la CGVMSL, mais dans le respect des cibles de son budget d'exploitation. Les recettes ont diminué par rapport à l'exercice 1998-1999, où elles avaient atteint 83,9 millions $. Toutefois, 1998-1999 avait été une année exceptionnelle, puisque les recettes des péages n'avaient jamais été aussi élevées dans toute l'histoire de la Voie maritime. En 1999-2000, les recettes découlant des mouvements des navires se sont chiffrées à 73,2 millions $, soit un recul de 6,1 millions $ par rapport à l'année précédente. Cette baisse est essentiellement attribuable à une diminution de 35 % du tonnage du minerai de fer et des produits sidérurgiques transportés. Les recettes découlant d'autres activités de navigation et des droits d'immatriculation ont atteint la somme de 1,7 million $ en 1999-2000. Les dépenses englobent le programme de travaux d'hiver, de même que le renouvellement des actifs et les travaux d'entretien majeur.

Les résultats financiers de la Corporation ne sont pas comparés aux états financiers des années antérieures de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ne tiennent pas compte des recettes et dépenses se rapportant aux actifs hors navigation, de l'impôt sur le revenu de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, des dépenses d'amortissement et d'autres dépenses qui sont traitées différemment.

Le tableau 10-23 illustre les résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent.

TABLEAU 10-23 : RÉSULTATS FINANCIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1999-2000

(Milliers de dollars)

Année	*Recettes d'exploitation*	*Dépenses d'exploitation*	*Bénéfice d'exploitation*	*Bénéfice net*[1]
1999 (octobre 1998 à mars 1999)[2]				
2000 (avril 1999 à mars 2000)	76 026	75 156	358	630

1 À la suite de contributions du Capital Fund Trust.

2 En raison de la cession de la gestion de la Voie maritime à la Corporation le 1er octobre 1998, ses premiers états financiers ne reflètent que trois mois de recettes d'exploitation (octobre à décembre, étant donné que la Voie maritime est fermée entre les mois de janvier et mars) et six mois de dépenses (du 1er octobre 1998 au 31 mars 1999). Aussi, les résultats financiers des six premiers mois d'existence de la Corporation ne sont-ils guère représentatifs de l'exploitation de la Voie maritime sur une année complète et ne sont-ils donc pas présentés.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Activités d'entretien

Dans le cadre de l'entente de commercialisation, la CGVMSL est responsable du renouvellement des actifs, où 126 millions $ sont budgétés au chapitre de l'entretien des infrastructures et des dépenses d'immobilisations au cours des cinq années du plan d'activités. Les dépenses effectives au cours de l'exercice 1999-2000 se sont chiffrées à 23 357 000 $. Au cours des deux premières années du plan d'activités, la CGVMSL a consacré

49 millions $ aux infrastructures, soit 39 % de son affectation globale.

Alors que la CGVMSL gère le renouvellement des actifs, le Comité des immobilisations (qui se compose de deux membres de Transports Canada et de deux membres du conseil de la Corporation) est chargé d'approuver le budget pour le renouvellement des actifs. Le Comité approuve les changements apportés au plan au besoin, de même que le plan de l'exercice financier suivant.

PILOTAGE MARITIME

CADRE LÉGISLATIF

La *Loi sur le pilotage* de 1972, telle qu'amendée en 1998 par la *Loi maritime du Canada*, régit le pilotage maritime au Canada. En vertu de cette loi, quatre administrations de pilotage régionales ont été créées: les administrations de pilotage (AP) de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique. Chaque administration a reçu pour mandat de fournir des services de pilotage sûrs et efficaces répondant aux besoins particuliers de son trafic de même qu'aux conditions géographiques et climatiques variées des voies navigables concernées. Même si elles ne sont pas considérées comme mandataires de Sa Majesté, toutes les administrations relèvent directement du ministre.

RÉSULTATS FINANCIERS ET RÉSULTATS D'EXPLOITATION

En 2000, les recettes de pilotage à l'échelle nationale n'ont pas dépassé les dépenses. Comme l'illustre le tableau 10-24, seulement une des quatre administrations de pilotage a réussi à dégager un modeste surplus.

TABLEAU 10-24 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 2000

(Milliers de dollars)

	Recettes	*Dépenses*	*Bénéfice net (déficit)*
Atlantique	11 983	11 240	743
Laurentides	41 347	41 717	(370)
Grands Lacs	15 542	16 635	(1 093)
Pacifique	41 702	42 120	(418)
Totaux	**110 574**	**111 712**	**(1 138)**

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage (préliminaires)

Les résultats enregistrés en 2000 s'éloignent de la tendance à un bénéfice net positif depuis quelques années. Les résultats financiers de chaque administration entre 1996 et 2000 sont illustrés au tableau 10-25.

Les recettes totales ont augmenté moins que les dépenses. En 2000, les dépenses ont cru davantage que le taux d'inflation. Il n'en demeure pas moins que la figure 10-7 atteste clairement la tendance vers l'amélioration des résultats nets des administrations de pilotage avant 2000.

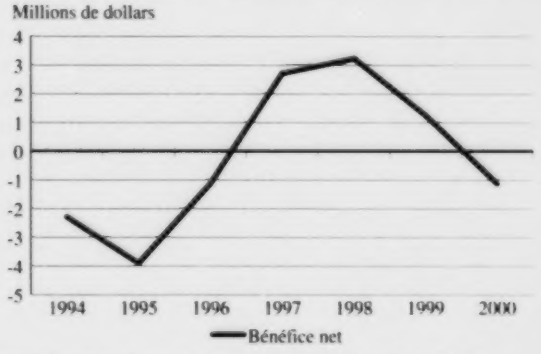
TABLEAU 10-25 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 1996 – 2000

(Millions de dollars)

Administration de pilotage	*Année*	*Recettes*	*Dépenses*	*Bénéfice net (déficit)*
Atlantique (APA)	1996	8 030	7 538	492
	1997	9 638	8 595	1 043
	1998	9 466	8 796	670
	1999	10 934	9 970	964
	2000	11 983	11 240	743
	% de changement	**9,6**	**12,7**	**(22,9)**
Laurentides (APL)	1996	36 019	38 847	(2 828)
	1997	38 185	39 019	(834)
	1998	41 311	40 847	464
	1999	41 776	41 300	476
	2000	41 347	41 717	(370)
	% de changement	**(1,0)**	**(1,0)**	**(22,3)**
Grands Lacs (APGL)	1996	12 659	11 643	1 016
	1997	13 251	12 041	1 210
	1998	17 249	15 548	1 701
	1999	14 545	14 898	(353)
	2000	15 542	16 635	(1 093)
	% de changement	**6,9**	**11,7**	**(209,6)**
Pacifique (APP)	1996	36 039	35 859	180
	1997	39 802	38 519	1 283
	1998	37 441	37 056	385
	1999	39 106	38 781	325
	2000	41 702	42 120	(418)
	% de changement	**6,6**	**8,6**	**(228,6)**
Totaux	1996	92 747	93 887	(1 140)
	1997	100 876	98 174	2 702
	1998	105 467	102 247	3 220
	1999	106 361	104 949	1 412
	2000	110 574	111 712	(1 138)
	% de changement	**4,0**	**6,4**	**(180,6)**

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage (données préliminaires pour 2000)

FIGURE 10-7 : BÉNÉFICE NET TOTAL DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 1994 – 2000



Source : Rapports annuels des administrations de pilotage (préliminaires pour 2000)

Pour mesurer l'efficacité des services de pilotage, on utilise couramment le nombre moyen de missions par pilote. D'après cette mesure, on voit que l'efficacité s'est améliorée entre 1996 et 1998 mais a chuté à la fois en 1999 et en 2000.

Le tableau 10-26 illustre le nombre de missions de chaque administration de pilotage et le total de toutes les administrations entre 1996 et 2000. Les variations entre administrations et les fluctuations durant la période s'expliquent sans doute par une évolution des volumes de

TABLEAU 10-26 : NOMBRE TOTAL DES MISSIONS DE PILOTAGE ET MISSIONS PAR PILOTE, 1996 – 2000

Administration de pilotage	*Indicateur*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Atlantique (APA)	Missions totales	8 576	9 760	9 726	11 090	11 498
	Missions par pilote	186	212	187	213	229
Laurentides (APL)	Missions totales	21 342	20 941	22 018	21 654	20 713
	Missions par pilote	123	120	121	120	114
Grands Lacs (APGL)	Missions totales	6 901	7 192	9 085	8 108	8 605
	Missions par pilote	121	113	147	118	106
Pacifique (APA)	Missions totales	13 403	14 212	13 267	13 776	14 585
	Missions par pilote	113	124	115	117	304
Total	Missions totales	50 224	52 105	54 096	54 628	55 402
	Missions par pilote	126	129	132	131	129

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage

trafic. Dans l'ensemble, le nombre total de missions a augmenté de 10,3 % depuis 1996.

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

RESPONSABILITÉS

La mission de la Garde côtière canadienne est quadruple : assurer l'utilisation sûre et responsable au point de vue de l'environnement des voies navigables du Canada; appuyer la connaissance et la gestion des ressources océaniques; faciliter l'utilisation des voies navigables du Canada pour la navigation, les activités de plaisance et la pêche; et fournir des expertises maritimes à l'appui des intérêts nationaux et internationaux du Canada. La Garde côtière s'occupe également de faire avancer le mandat sur les océans, à la fois en vertu d'un partenariat interne avec ses homologues sectoriels du ministère des Pêches et des Océans (MPO) et par le rôle primordial qu'elle joue pour assurer la sécurité et une utilisation respectueuse de l'environnement des voies navigables du Canada.

Les cinq secteurs d'activités de la Garde côtière (services à la navigation maritime, services de communications et de trafic maritimes, services de déglaçage, activités de sauvetage, de sécurité et d'intervention environnementale, et gestion de la flotte) œuvrent dans les cinq régions du MPO. Ces secteurs d'activités couvrent tout un éventail de programmes, de politiques et de services maritimes destinés à un vaste échantillon de clients du milieu maritime, notamment les compagnies de navigation commerciale, les plaisanciers, l'industrie de la pêche, les services de traversiers, les opérations de remorquage et de ravitaillement du Nord, les compagnies de croisière, les expéditeurs du secteur privé, les gouvernements provinciaux, municipaux et territoriaux, et, enfin, les ministères du gouvernement fédéral. La Garde côtière sert également le public en aidant à préserver les écosystèmes, en s'assurant que les réserves d'eau ne sont pas polluées par les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques et en protégeant les ressources récréatives.

Le ministère des Pêches et des Océans a pris deux grands engagements en matière de résultats :

- la conservation et la durabilité biologique des ressources halieutiques, des habitats d'eau de mer et d'eau douce et un environnement protégé;
- la fourniture de voies navigables et de ports sûrs, efficaces et accessibles.

Les contributions de la Garde côtière à ces engagements sont manifestes dans chacun de ses secteurs d'activités. Mentionnons entre autres les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, les infrastructures d'aides à la navigation efficaces, le ravitaillement annuel par navire des agglomérations et des sites militaires dans le Nord et la sensibilisation des clients et du public à ses programmes et politiques.

Services à la navigation maritime

L'objectif global du secteur d'activités des Services à la navigation maritime (SNM) de la Garde côtière est de fournir des voies navigables sûres, efficaces et accessibles. En vertu de cet engagement, les Services à la navigation maritime fournissent, exploitent et entretiennent un réseau d'aides à la navigation; ils s'assurent que les voies navigables sont conçues et entretenues en toute sécurité; ils fournissent aux marins des données sur la sécurité de la navigation; ils assurent le respect du droit du public à la navigation et ils protègent l'environnement.

Les infrastructures des Services à la navigation maritime englobent 262 phares automatiques, dont 52 sont pourvus d'un gardien, 5 stations de communications LORAN C, 20 émetteurs DGPS (Système mondial de localisation différentiel), plus de 6 000 aides maritimes fixes à terre et plus de 12 000 aides flottantes.

En 2000, les Services à la navigation maritime ont poursuivi un certain nombre d'activités à l'appui de leur mission. Ils ont modernisé les aides à la navigation à travers plusieurs initiatives, notamment en réalisant l'implantation complète d'un système DGPS au printemps 2000. Ils ont également poursuivi la modernisation, l'entretien, l'implantation et la mise à niveau de systèmes d'information comme les bases nationales de données sur l'utilisation des voies navigables canadiennes, le Système d'information sur le programme d'aides (SIPA), le Système d'établissement des coûts des activités maritimes (SECAM) et le Système de base de données sur les eaux navigables. Les Services à la navigation maritime ont par ailleurs continué de modifier la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Services de communications et de trafic maritimes

Toutes les fonctions des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) sont issues d'un cadre réglementaire qui repose essentiellement sur la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Les SCTM fournissent des services de communications de détresse

et de sécurité et en assurent la coordination; ils contrôlent les mouvements des navires pour interdire l'accès des eaux canadiennes aux navires en mauvais état; ils réglementent les mouvements des navires et gèrent un système intégré de services d'information maritime et de correspondance avec le public. En plus d'assurer la sécurité de la navigation maritime, les Services de communications et de trafic maritimes soutiennent les activités économiques en optimisant les mouvements du trafic et l'efficacité des ports, et en facilitant les communications entre les navires et la terre.

Les infrastructures de soutien de ce groupe englobent des centres de communications pourvus en effectifs ainsi que des sites d'émetteur-récepteur éloignés.

De par ses activités, ce secteur est un élément clé de la tendance nationale au développement durable des océans et des ressources marines. À ce titre, il soutient sans réserve la Stratégie des océans en étudiant les façons d'améliorer la surveillance et la gestion des zones maritimes protégées.

Le groupe des services de communications et de trafic maritimes cherche également à améliorer son potentiel de surveillance en élaborant des stratégies de mise en œuvre du Système universel d'identification automatique (SIA), technologie de navigation maritime de pointe qui offre aux marins et aux instances compétentes un mode de prestation de services plus efficace et plus rentable. Ce groupe s'efforce également d'améliorer le potentiel de communications en poursuivant l'implantation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et en examinant les infrastructures pour offrir des possibilités de nouvelles économies dans l'application des progrès technologiques.

Services de déglaçage

Les Services de déglaçage consistent à ouvrir les chenaux de navigation, à en assurer l'entretien, à lutter contre les inondations, à empêcher les embâcles dans les ports et à offrir des services d'information et de navigation dans les glaces au trafic maritime dans les eaux couvertes de glace. Ce secteur d'activités coordonne également le mouvement des marchandises et le ravitaillement annuel des agglomérations et des sites militaires dans le Nord en faisant appel à des transporteurs commerciaux.

Du rôle historique qu'il jouait et qui consistait à fournir un vaste éventail de services gratuits aux usagers, le programme est aujourd'hui davantage axé sur les clients et tributaire de la demande, ce qui reflète les récentes mesures de compression des effectifs. Les usagers doivent désormais payer un pourcentage des coûts sous forme de droits de services de déglaçage.

En 2000, les Services de déglaçage ont maintenu une présence internationale en collaborant avec la Garde côtière des États-Unis, la Patrouille des glaces de l'Atlantique-Nord et d'autres gouvernements qui fournissent des services de déglaçage. Ils ont également resserré leurs liens avec la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada dans le cadre de l'harmonisation des règles de navigation polaire, afin de protéger la position du Canada et de jouer un rôle actif dans les tribunes qui traitent des opérations de déglaçage ou des navires qui naviguent dans les eaux couvertes de glace. Les résultats préliminaires d'une étude économique sur les avantages des services de déglaçage révèlent que ces avantages l'emportent de loin sur les coûts des services.

Sauvetage, sécurité et intervention environnementale

Le groupe de Sauvetage, sécurité et intervention environnementale (SSIE) se livre aux grandes activités suivantes : recherche et sauvetage maritimes (SAR); intervention environnementale et préparatifs d'urgence nationaux du Ministère; et promotion de la sécurité nautique par voie de prévention et de réglementation. Son objectif principal est de sauvegarder des vies humaines et de protéger le milieu marin.

Parmi les infrastructures de soutien du groupe SSIE, il faut mentionner les postes SAR munis d'embarcations de sauvetage le long des côtes et plusieurs dépôts d'équipements d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Ce groupe a pris des mesures sur un certain nombre de fronts en 2000, notamment d'importantes nouvelles mesures de réglementation visant à améliorer la sécurité nautique. Mentionnons comme exemples l'imposition d'un âge limite et d'un certificat de compétence pour la conduite des embarcations de plaisance, des normes de limitation de la puissance de ces engins et la modernisation du Règlement sur les petits bâtiments. Le groupe s'est également occupé d'améliorer l'efficacité du régime d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en procédant à l'examen des règlements, des normes et des lignes directrices.

Le groupe a poursuivi l'élaboration d'un régime d'intervention en cas de déversement de substances dangereuses et nocives en poursuivant ses consultations avec les principaux intervenants et en fournissant des services efficaces de recherche et sauvetage maritimes par des initiatives de qualité et une amélioration des évaluations.

Gestion de la flotte

Le secteur d'activités de Gestion de la flotte a pour but de respecter tous les engagements pris par le ministère des Pêches et des Océans (MPO) en matière de rendement. Son objectif est de fournir un appui maritime et aérien sûr, efficace et rentable et les services connexes nécessaires dans le cadre de plusieurs programmes du MPO et d'améliorer le niveau de satisfaction des clients.

Ce mandat lui impose d'acquérir, d'entretenir et d'établir l'emploi du temps de la flotte de navires et d'aéronefs du Ministère à l'appui des secteurs d'activités suivants : Services à la navigation maritime; Services de déglaçage; Sauvetage, sécurité et intervention environnementale;

Gestion des pêches; Sciences des pêches et des océans et hydrographie. Le financement pour armer en équipages et exploiter la flotte est assuré par ces secteurs d'activités. Le groupe de Gestion de la flotte s'occupe également d'augmenter le potentiel de la flotte par un appui maritime et aérien supplémentaire fourni par d'autres ministères gouvernementaux et le secteur privé.

En 2000, le groupe de Gestion de la flotte était en voie d'adopter un mode d'exploitation axé sur une flotte de base en vertu duquel un nombre minimal fixe de navires subviendront aux besoins du programme et offriront une base stable pour la planification des ressources financières, opérationnelles et humaines. Ce groupe a également poursuivi l'implantation du système de gestion de la sécurité de la flotte afin de respecter les normes du Code international de gestion de la sécurité des navires (code ISM) et l'instauration d'un modèle d'établissement des coûts qui donnera aux gestionnaires et aux clients une connaissance véritable des coûts des opérations de la flotte.

Le tableau 10-27 dresse la liste des navires, aéronefs et autres installations de la Garde côtière canadienne en 2000.

TABLEAU 10-27 : GARDE CÔTIÈRE, NAVIRES, AÉRONEFS ET INSTALLATIONS, 2000

Navires et aéronefs		*Installations de la GCC*	
125	grands navires	11	bases
Plus de 500	petits bâtiments[1]	8	sous-bases
23	embarcations de sauvage le long des côtes	22	services de communications et de trafic maritimes
4	véhicules sur coussin d'air	48	Stations SAR (recherche et sauvetage maritimes)
27	avions à voilure tournante		
3	avions à voilure fixe[2]		

1 Englobe les bateaux de sauvetage, les planches de surf, les barges automotrices, les petits embarcations à bord des plus gros navires, les bateaux de travail à terre, les bateaux de déversement, les écrémeuses de nappe de pétrole et les autres petites embarcations qui se trouvent dans les bases et les phares de la GCC.
2 Deux appartenant à Transports Canada et un avion affrété.

Source : Ministère des Pêches et des Océans

RÉSULTATS FINANCIERS

Grâce à une combinaison de mesures d'efficacité et de compression des opérations, la Garde côtière a réussi à réduire de façon permanente ses dépenses nettes consacrées à tous ces services. Ces mesures ont permis de réduire les dépenses de 140 millions $, ou de 30 %, au cours de la période de quatre ans qui a pris fin en 1998-1999.

Le tableau 10-28 illustre les résultats financiers des cinq grands secteurs d'activités de la Garde côtière au cours des quatre derniers exercices financiers. Les résultats relatifs à 2000-2001 reflètent les dépenses prévues jusqu'à la fin de l'exercice et ne seront pas arrêtés définitivement avant la fin de l'exercice financier.

La Garde côtière a imposé des frais au titre de certains programmes afin d'assurer la contribution juste et équitable des clients aux programmes dont ils profitent directement. Les droits de Services à la navigation maritime ont été adoptés pour la première fois en juin 1996. Ils génèrent 28,1 millions $ par an, en comptant les frais d'administration.

TABLEAU 10-28 : RECETTES ET DÉPENSES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE[1], 1997/98 – 2000/01

(Millions de dollars)

	1997-1998	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*[2]
Recettes (1)	37,3	39,9	43,7	46,9
Dépenses brutes (2)	522,8	471,0	480,2	427,9
Dépenses nettes (2)-(1)	485,5	431,1	436,5	381,0

1 Comprend les Services à la navigation maritime (SNM), les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), les Services de déglaçage, le groupe de Sauvetage, sécurité et intervention environnementale (SSIE), et le groupe de Gestion de la flotte.
2 Les résultats relatifs à 2000-2001 reflètent les dépenses prévues jusqu'à la fin de l'exercice et ne seront pas arrêtés définitivement avant la fin de l'exercice.

Source : Ministère des Pêches et des Océans

C'est en septembre 1997 que les droits de tonnage des services de dragage d'entretien sont entrés en vigueur dans le chenal maritime du Saint-Laurent. Ces droits ne sont qu'une mesure provisoire destinée à couvrir les coûts totaux encourus par la Garde côtière dans la prestation de ces services de dragage d'entretien. La Garde côtière continue de collaborer avec des représentants du secteur de la navigation commerciale pour parvenir à une entente à long terme, notamment par des discussions sur le transfert à l'industrie de la responsabilité de ces services de dragage.

Le 4 décembre 1998, le ministère des Pêches et des Océans a présenté les éléments d'un barème révisé des droits de services de déglaçage qui généreront 6,9 millions $ par an, frais d'administration compris. La proposition s'articule autour de droits de déglaçage en fonction du nombre de passages. Les droits seront imposés uniformément à chaque passage à destination, en provenance ou dans les limites de la zone des glaces durant la saison des glaces.

Le tableau 10-29 donne la ventilation des recettes et des dépenses de la Garde côtière selon ses cinq grands secteurs d'activités pour l'exercice 2000-2001.

TABLEAU 10-29 : RECETTES ET DÉPENSES BUDGÉTÉES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 2000-2001

(Millions de dollars)

	---------- *Secteur d'activités* ----------					
	SNM	*SCTM*	*SD*	*SSIE*	*Gestion de la flotte*	*Total GCC*
Recettes (1)	32,2	0,2	14,4	0,1	0,0	46,9
Dépenses brutes (2)	92,4	76,4	38,9	129,7	90,5	427,9
Dépenses nettes [(2)-(1)]	60,2	76,2	24,5	129,6	90,5	381,0

Note : SNM : Services à la navigation maritime; SCTM : Services de communications et de trafic maritimes; SD : Services de déglaçage; SSIE : Sauvetage, sécurité et intervention environnementale; GCC : Garde côtière canadienne.

Source : Ministère des Pêches et des Océans

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN

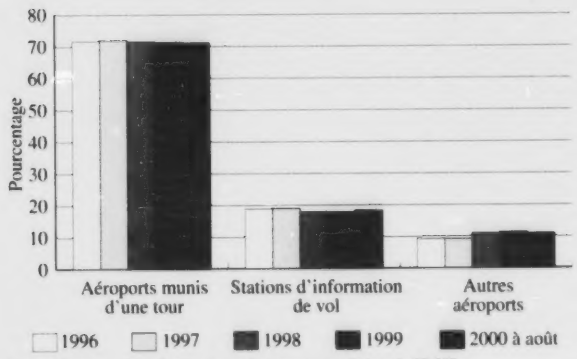
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

NAV Canada, une société privée sans capital-actions, est devenue propriétaire et exploitant du Système de navigation aérienne (SNA) du Canada le 1er novembre 1996 lorsque celui-ci a été transféré par le gouvernement fédéral. Le système se compose de sept centres de contrôle régional (CCR), d'une unité de contrôle terminal autonome, de 43 tours de contrôle, de 77 stations d'information de vol et de 67 centres d'entretien, ainsi que d'un réseau de plus de 1 400 aides terrestres à la navigation. NAV Canada fournit des services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol, d'exposés météorologiques, des services consultatifs d'aéroport et des aides électroniques à la navigation.

EXPLOITATION DU SYSTÈME DE NAVIGATION

En 2000, le Système de navigation aérienne a pris en charge environ 3,75 millions de plans de vol IFR (règles de vol aux instruments), 340 000 vols survolant l'espace aérien canadien et 320 000 mouvements océaniques d'aéronefs. Plus de 5 millions de mouvements d'aéronefs ont été dirigés par les tours de contrôle de NAV Canada et plus de 1,2 million par les stations d'information de vol. La figure 10-8 illustre la répartition en pourcentage des arrivées et des départs d'aéronefs par catégorie d'aéroport.

FIGURE 10-8 : POURCENTAGE DE MOUVEMENTS D'AÉRONEFS PAR CATÉGORIE D'AÉROPORT, 1996 – 2000



Source : Transports Canada, données sur les mouvements d'aéronefs, TP-577

À la fin de 2000, NAV Canada employait 1 828 contrôleurs de la circulation aérienne (excluant les stagiaires) et 781 spécialistes d'information de vol opérationnels, et continuait d'investir de façon importante dans la formation de nouveaux contrôleurs et spécialistes. Le nombre de tours de contrôle au Canada est demeuré constant depuis la conversion de la tour de North Bay en station d'information de vol en mars 1999. Quant aux centres de contrôle régional, leur nombre n'a pas varié depuis 1996. Le tableau 10-30 indique le nombre de tours de contrôle, de centres de contrôle régional, d'unités de contrôle terminal et de stations d'information de vol au Canada entre 1996 et 2000.

TABLEAU 10-30 : SOMMAIRE DES DONNÉES IMPORTANTES DU SYSTÈME CANADIEN DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE, 1996 – 2000

	1996	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Contrôleurs de la circulation aérienne[1]	1 704	1 744	1 716	1 781	1 828
Tours	44	44	44	43	43
Centres de contrôle régional	7	7	7	7	7
Unités de contrôle terminal	2	1	1	1	1
Spécialistes d'information de vol[2]	782	821	816	789	781
Stations d'information de vol	83	82	81	78	77
CARS	55	55	56	59	62

1 Contrôleurs opérationnels (excluant les stagiaires).
2 Spécialistes de l'information de vol opérationnels.
3 13 CARS (stations radio d'aérodrome communautaire) sont exploitées par le gouvernement du Québec.

Source : NAV Canada

AMÉLIORATION DU SYSTÈME

NAV Canada a réalisé un certain nombre de projets en vue d'améliorer l'exploitation du système en 2000. L'Étude de faisabilité des routes polaires entre autres, est une initiative qui a été mise de l'avant pour accroître le service offert aux clients. Avec la collaboration de l'Administration aéronautique fédérale de Russie (FAAR), NAV Canada a démontré que des économies considérables en temps et en argent pouvaient être réalisées par l'établissement de routes passant directement au-dessus du pôle Nord. Pour établir ces routes, NAV Canada a l'intention d'investir 7 millions $ en vue de modifier le système de navigation aérienne dans le Nord du Canada, principalement les infrastructures de communication. NAV Canada prêtera également son concours à l'Administration aéronautique fédérale de Russie pour que celle-ci trouve les investissements nécessaires afin de moderniser son système de navigation aérienne et d'offrir une formation linguistique aux contrôleurs russes.

NAV Canada a entrepris un certain nombre d'autres projets notoires en 2000 (dont certains ne sont pas encore terminés), notamment :

- le parachèvement de l'étude IFR (règles de vol aux instruments), qui se soldera par des changements dans la répartition de l'espace aérien intérieur entre les centres de contrôle régional;
- l'expansion des secteurs à minimums réduits d'espacement vertical dans l'espace aérien intérieur. Une fois terminée, cette initiative accroîtra la capacité du système de navigation aérienne et offrira un plus grand choix de routes;
- l'installation d'un système d'aide à l'affichage de convergence des pistes (CRDA) à l'aéroport de Calgary

suite à une importante modification, réalisée sur place, d'un système acheté auprès de la société Mitre. Grâce à ce système, il est possible d'accroître la capacité des pistes de 30 % par mauvaises conditions météorologiques;

- la mise en place d'un nouveau système d'autorisation avant départ (AAD) à l'aéroport international de Toronto pour réduire le recours aux communications vocales et l'encombrement des fréquences radio et ainsi avoir une circulation et des routines de décollage plus rapides.
- une large mise en oeuvre de systèmes d'affichage (IIDS/EXCDS) aux tours de Toronto, Winnipeg, Vancouver, Calgary, Edmonton, Ottawa et Saskatoon pour permettre aux contrôleurs de gérer les données électroniques de vol en ligne (en remplacement de la méthode traditionnelle où des bandes de papiers étaient utilisées)
- l'installation supplémentaire d'écran d'affichage du système de traitement de données radar (RSiT) dans les centres de contrôle régional au Canada pour permettre aux contrôleurs IFR d'accomplir leur travail de façon plus fonctionnelle.
- la conception réussie et l'essai de réception couronné de succès du Système canadien automatisé de circulation aérienne (CAATS), le premier système intégré de gestion de l'information de vol au monde, permettant l'intégration des données radar et de vol sur l'écran d'un seul contrôleur.

La modernisation du système de navigation ne s'est pas limitée en 2000 au contrôle de la circulation aérienne. NAV Canada a aussi continué d'enregistrer des progrès dans son programme visant à regrouper les services de planification des vols, d'information de vol en route et les services consultatifs dans neuf centres d'information de vol (CIV), qui doivent être implantés à Halifax, Québec, London, Winnipeg, Edmonton, Kamloops, Whitehorse, Yellowknife et North Bay.

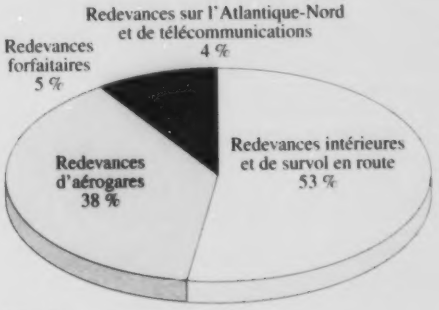
RÉSULTATS FINANCIERS

La taxe de transport aérien et les sommes affectées à la période de transition versées par le gouvernement à NAV Canada ont été abolies le 1er novembre 1998. De ce fait, la société NAV Canada est devenue entièrement tributaire financièrement de ses clients pour générer suffisamment de recettes pour couvrir toutes ses dépenses. Le barème de redevances de la société est conforme à la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile.*

NAV Canada touche ses recettes sous forme de redevances perçues auprès des exploitants d'aéronefs au titre de la prestation ou de la disponibilité de services de navigation aérienne. Le système de facturation comporte les redevances d'usage pour les services en route et d'aérogares, les redevances de survol et les redevances océaniques. Les aéronefs dont la masse est égale ou inférieure à trois tonnes métriques paient une redevance forfaitaire annuelle alors que ceux dont la masse est supérieure à trois tonnes métriques paient des redevances quotidiennes ou par mouvement.

Une réduction des redevances d'usage, décrétée pour la première fois en 1999, s'est poursuivie en 2000, permettant aux clients de NAV Canada d'économiser près de 50 millions $ par an. NAV Canada entend maintenir ces redevances réduites jusqu'au 31 décembre 2001. La figure 10-9 indique les sources des redevances de NAV Canada en pourcentage pour 2000.

FIGURE 10-9 : PARTS DES REDEVANCES DE NAV CANADA, 2000



Source : NAV Canada

Pour l'exercice qui a pris fin le 31 août 2000, NAV Canada a déclaré 909 millions $ de recettes, 703 millions $ de charges d'exploitation et 204 millions $ de frais d'intérêt, d'amortissement et de restructuration. Cela s'est traduit par un bénéfice net de 2 millions $. En 1999, la société avait enregistré 933 millions $ de recettes, 711 millions $ de charges d'exploitation et 215 millions $ de frais d'intérêt, d'amortissement et de restructuration, soit un bénéfice net de 7 millions $. Le tableau 10-31 compare les résultats financiers de NAV Canada en 1999 et en 2000.

TABLEAU 10-31 : RÉSULTATS FINANCIERS DE NAV CANADA, 1999 – 2000

(Milliers de dollars)

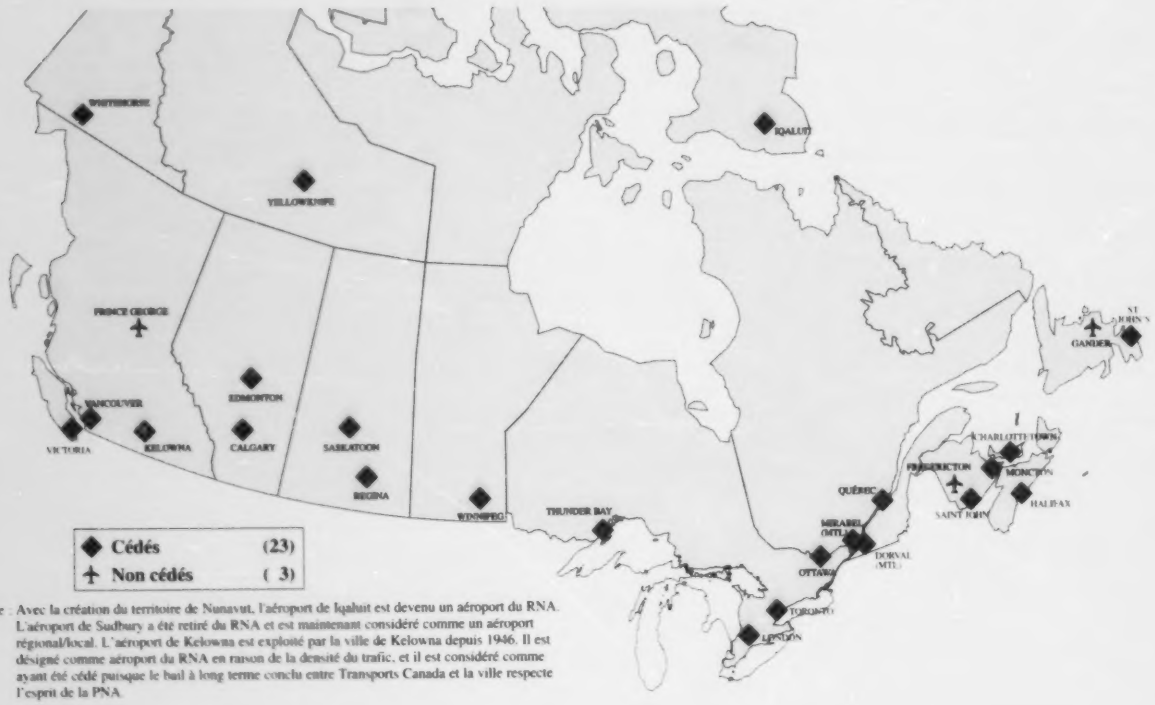
Poste	*1999*	*2000*
Recettes totales	933 120	909 074
Dépenses d'exploitation	710 640	703 465
Autres dépenses	215 537	203 859
Bénéfice	6 943	1 750
Dépenses d'immobilisations	**122 555**	**101 623**

Source : NAV Canada

AÉROPORTS

Le Canada compte environ 1 800 aérodromes subdivisés en trois catégories : les hydroaérodromes ou aérodromes sur glace, qui peuvent accueillir des avions à flotteurs et à skis, les héliports, qui peuvent accueillir des hélicoptères, et les aéroports, qui peuvent accueillir des aéronefs à voilure fixe. Les aérodromes sont des installations enregistrées auprès de Transports Canada comme site d'atterrissage et de décollage pour les aéronefs.

FIGURE 10-10 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 2000 — AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS



Note : Avec la création du territoire de Nunavut, l'aéroport de Iqaluit est devenu un aéroport du RNA. L'aéroport de Sudbury a été retiré du RNA et est maintenant considéré comme un aéroport régional/local. L'aéroport de Kelowna est exploité par la ville de Kelowna depuis 1946. Il est désigné comme aéroport du RNA en raison de la densité du trafic, et il est considéré comme ayant été cédé puisque le bail à long terme conclu entre Transports Canada et la ville respecte l'esprit de la PNA.

Source : Transports Canada

La majeure partie des activités de l'aviation commerciale au Canada a lieu dans des aéroports certifiés, sites qui, en raison de leur niveau d'activités ou de leur emplacement, sont tenus de respecter les normes de Transports Canada sur la certification des aéroports.

À la fin de l'an 2000, le Supplément de vol Canada faisait état de 1 109 sites appartenant à la catégorie des aéroports terrestres. Sur ce nombre, 352 étaient certifiés. Le tableau 10-32 indique que 247 aéroports terrestres ont accueilli des vols passagers réguliers, alors que les 862 autres ont servi à d'autres utilisations publiques et privées. Trente aéroports accueillent plus de 94 % de tout le trafic aérien commercial de passagers au Canada.

TABLEAU 10-32 : AÉROPORTS TERRESTRES CANADIENS POUVANT ACCUEILLIR DES AÉRONEFS À VOILURE FIXE, 2000

Type d'aéroport	*Nombre*	*Service aux aéroports*	*Nombre*
Aéroports terrestres certifiés	352[1]	Aéroports accueillant des vols passagers réguliers	247[2]
Aérodromes terrestres enregistrés	743		
Aérodromes militaires (terrestres)	14	Aéroports/aérodromes n'accueillant pas de vols passagers réguliers	862
Total	**1 109**	**Total**	**1 109**

1 *Supplément de vol Canada*, 30 novembre 2000.
2 Official Airline Guide, 15 décembre 2000.

Source : Transports Canada

Alors que de nombreux aérodromes appartiennent à des intérêts privés, la majorité des aéroports certifiés appartiennent au gouvernement. Depuis l'entrée en vigueur de la Politique nationale des aéroports (PNA) en 1994, le gouvernement fédéral ne joue plus un rôle aussi important dans la gestion, l'exploitation et en tant que propriétaire d'aéroports.[5]

La Politique nationale des aéroports a amené la création d'un réseau d'aéroports principaux appelé Réseau national d'aéroports (RNA). Ce réseau, qui compte 26 aéroports accueillant au moins 200 000 passagers par an ou desservant des capitales provinciales ou territoriales, est jugé essentiel à la prospérité intérieure et à la compétitivité internationale du Canada.

Alors que le gouvernement fédéral est toujours propriétaire des aéroports du RNA en vertu de la Politique nationale des aéroports (à l'exception des aéroports de Whitehorse, Yellowknife et Iqaluit, qui ont été cédés à leurs gouvernements territoriaux respectifs), il en a cédé l'exploitation à des administrations aéroportuaires sans but lucratif au moyen de baux à long terme[6]. Depuis 1994,

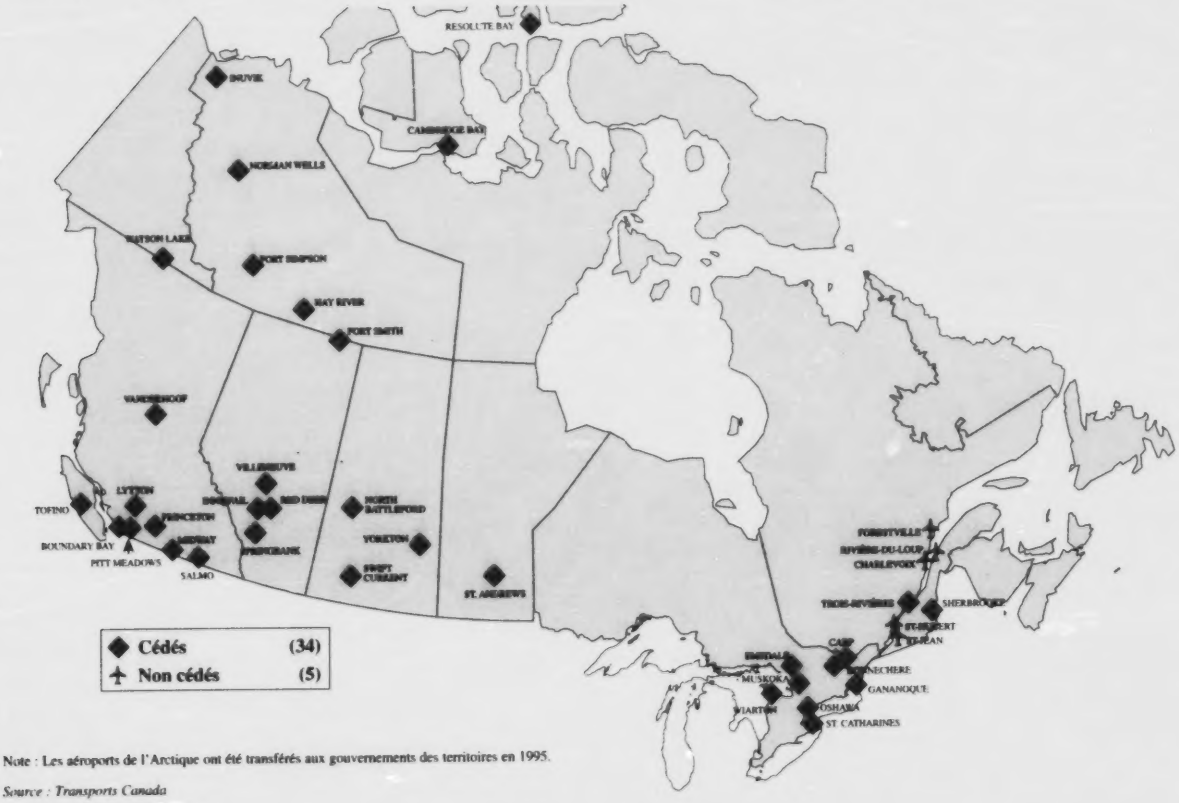
5 D'autres précisions sur la Politique nationale des aéroports et le statut des cessions d'aéroports sont disponibles sur le site Internet de Transports Canada à www.tc.gc.ca/fr/aeroports.htm

6 Cinq aéroports ont été cédés en 1992 (avant la Politique nationale des aéroports) à quatre administrations aéroportuaires : Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal (aéroports de Dorval et Mirabel).

FIGURE 10-11 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 2000 — AÉROPORTS LOCAUX ET RÉGIONAUX

Source : Transports Canada

FIGURE 10-12 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 2000 — PETITS AÉROPORTS ET DE L'ARCTIQUE



Note : Les aéroports de l'Arctique ont été transférés aux gouvernements des territoires en 1995.

Source : Transports Canada

le gouvernement fédéral a cédé à des exploitants locaux 149 aéroports appartenant à, exploités ou subventionnés par Transports Canada.

En 2000, de nouvelles administrations aéroportuaires ont pris en charge l'exploitation de l'aéroport international de Halifax et de l'aéroport international Jean-Lesage (Québec). Avant la fin de l'année, Transports Canada ne participait plus directement qu'à l'exploitation et à la gestion de 3 aéroports du RNA La figure 10-10 indique l'emplacement et le statut en matière de cession de tous les aéroports du RNA.

La Politique nationale des aéroports de 1994 a établi, en plus du RNA, quatre autres catégories d'aéroports appartenant à, exploités ou subventionnés par Transports Canada: régionaux/locaux (71 aéroports), petits (31 aéroports), arctiques (8 aéroports) et éloignés (13 aéroports). Les figures 10-11 et 10-12 indiquent le statut des aéroports régionaux/locaux, des petits aéroports et des aéroports arctiques en matière de cession à la fin de l'année 2000.[7]

Alors que le programme de cession tire à sa fin, et que les nouveaux exploitants d'aéroports acquièrent de l'expérience, plus d'emphase est mise sur le rôle de locateur du ministère en ce qui a trait aux aéroports du RNA qui ont été loués à des administrations aéroportuaires. Un programme amélioré de suivi des baux et une formation spécialisée pour les gestionnaires de baux sont mis de l'avant.

Lorsqu'il a approuvé les premières cessions à des administrations aéroportuaires en 1992, le gouvernement fédéral a stipulé qu'il faudrait procéder à un examen en profondeur après cinq ans d'exploitation. C'est à ce titre qu'en 1997, Transports Canada a entrepris l'examen des quatre premières administrations aéroportuaires locales (AAL) à s'être lancées dans l'exploitation des aéroports du RNA. Le *Rapport de consultation sur l'examen des baux des AAL* a été distribué aux intervenants en 1999. L'examen s'est poursuivi tout au long de l'an 2000 et a même été élargi pour traiter de questions communes à bon nombre d'aéroports du RNA. Les conclusions générales demeurent les mêmes que celles du rapport de 1999 : la décision prise par le gouvernement de commercialiser ses principaux aéroports est une décision avisée; la Politique nationale des aéroports de 1994 a été une mesure positive; et il faut songer à certaines améliorations pour assurer l'efficacité continue de la politique. En particulier, l'examen a permis de relever des lacunes au chapitre de la transparence des pratiques de tarification et des rapports financiers dans certaines administrations aéroportuaires. Le gouvernement fédéral prépare actuellement des plans pour donner suite à ces constatations.

Bon nombre d'aéroports du RNA ont réalisé des projets de construction pour améliorer ou agrandir leurs installations en l'an 2000. Les redevances d'amélioration aéroportuaire (RAA) sont couramment utilisées pour financer ces projets d'immobilisations. À la fin de 2000, toutes les administrations aéroportuaires exploitant des aéroports du RNA percevaient des redevances d'amélioration aéroportuaire ou avaient annoncé leur intention de le faire. Le tableau 10-33 donne la liste des aéroports qui facturent des redevances d'amélioration aéroportuaire, ainsi que la date où cette pratique a débuté et les sommes perçues en 1999.

TABLEAU 10-33 : REDEVANCES D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE DANS DES AÉROPORTS CANADIENS

Aéroport	*Redevances par passager*	*Date d'entrée en vigueur*	*Montant perçu (milliers $) 1999*	*Perçues directement*[1]	*Perçues sur les billets d'avion*[2]
Vancouver[3]	5 $-15 $	Mai 1993	55 581	X	
Calgary[4]	10 $	Oct. 1997	30 026		X
Edmonton[5]	5 $-10 $	Avril 1997	13 982		X
Montréal[6]	10 $	Nov. 1997	31 600	X	
Kelowna[7]	5 $	Fév.1998	1 725		X
Winnipeg[8]	10 $	Juil. 1998	6 616		X
Thunder Bay	10 $	Mars 1998	1 662	X	
Moncton	10 $	Oct. 1998	1 354	X	
Ottawa	10 $	Sept. 1999	3 860		X
Regina	10 $	Oct. 1999	632		X
St. John's	10 $	Oct. 1999	630		X
Saint John	10 $	Sept. 1999	297	X	
Saskatoon	5 $	Sept. 1999	448		X
Victoria	5 $	Oct. 1999	479		X
London[9]	3 $	Avril 1999	360	X	X
Charlottetown	10 $	Janv. 2001	-	X	
Halifax	10 $	Janv. 2001	-		X
Québec	5 $	Avr. 2001	-		X
Toronto[10]	10 $, 7 $	Juin 2001	-		X

1 Redevances perçues directement auprès des passagers avant l'embarquement.
2 Redevances perçues automatiquement sur le prix de chaque billet en vertu d'une entente sur les RAA.
3 Vancouver : 5 $ pour les destinations en Colombie-Britannique et au Yukon; 10 $ pour les autres destinations en Amérique du Nord, au Mexique et à Hawaï; et 15 $ pour toutes les autres destinations internationales.
4 Calgary : Les redevances d'amélioration aéroportuaire étaient de 5 $ par passager du mois d'octobre 1997 au mois de décembre 1998 et sont passées à 10 $ en janvier 1999.
5 Edmonton : Les redevances ont débuté à 5 $ pour les destinations en Alberta et à 10 $ pour les destinations en dehors de l'Alberta. Depuis janvier 2000, les redevances d'amélioration aéroportuaire s'élèvent à 10 $ pour toutes les destinations.
6 Montréal : Aéroports de Montréal.
7 Kelowna : Contrairement aux administrations aéroportuaires, la ville de Kelowna n'est pas tenue de déclarer ces montants à Transports Canada.
8 Winnipeg : Les RAA entre juillet 1998 et septembre 1999 s'élevaient à 5 $ par passager, mais cette somme a été majorée à 10 $ en octobre 1999.
9 London : À compter du 1er avril 2001, les redevances d'amélioration aéroportuaire passeront à 7 $ par passager. Selon la compagnie aérienne, les redevances peuvent être perçues directement ou incluses dans le prix du billet.
10 Toronto : 10 $ par passager à leur départ et 7 $ pour les passagers en correspondance.

Source : Rapports annuels des administrations aéroportuaires et sites Internet

RÉSULTATS FINANCIERS

Recettes et dépenses des administrations aéroportuaires

Comme nous l'avons vu plus haut, ce sont des administrations aéroportuaires qui exploitent la majorité des aéroports du RNA en vertu de baux signés avec le gouvernement fédéral. Ces administrations sont

7 Treize aéroports éloignés reçoivent actuellement une aide du gouvernement fédéral et ne font pas l'objet d'un transfert pour l'instant . Ces aéroports sont: Sandspit, C.-B.; Fort Chipewyan, Alb.; Churchill, Man.; Norway House, Man.; Moosonee, Ont.; Iles-de-la-Madeleine, Qué.; Lourdes-de-Blanc-Sablon, Qué.; Kuujjuaq, Qué.; Waskaganish, Qué.; Chevery, Qué.; Wemindji, Qué.; Schefferville, Qué.; Eastmain River, Qué.

constituées en sociétés sans but lucratif sans capital-actions. Elles financent leurs activités et leurs améliorations à même les recettes provenant des usagers de l'aéroport.

En 2000, 16 administrations aéroportuaires ont publié des rapports annuels pour l'ensemble de l'année civile 1999. Le tableau 10-34 présente les résultats totaux et les ratios moyens des 16 administrations aéroportuaires. Avec 74,1 millions de passagers embarqués/débarqués, ces administrations aéroportuaires ont touché en moyenne des recettes de 14,81 $ par passager et engagé des dépenses de 11,35 $ par passager en 1999. Elles ont consacré au total 681 millions $ à l'achat d'immobilisations.

Recettes et dépenses de Transports Canada

Tandis que Transports Canada cède ses aéroports à des administrations aéroportuaires, ses dépenses et recettes d'exploitation accusent une baisse. En 1999-2000, Transports Canada a consacré 155,6 millions $ à l'exploitation des aéroports et a touché des recettes de 55,3 millions $. Le Ministère a aussi reçu 214,5 millions $ de plus en loyers payés par huit administrations aéroportuaires du RNA, en retour du transfert aux administrations aéroportuaires dans le Réseau national d'aéroports de tout l'aspect commercial lié aux aéroports, sur la base de clauses de location apparaissant dans les baux signés avec le gouvernement fédéral.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Depuis avril 1995, le gouvernement fédéral a assuré la gestion du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) afin d'aider les aéroports admissibles ne faisant pas partie du Réseau national d'aéroports à financer leurs projets d'immobilisations

TABLEAU 10-34 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES, 1999

(Milliers de dollars)

Données financières	*Toronto*	*Vancouver*	*Montréal*	*Calgary*	*Edmonton*	*Ottawa*	*Winnipeg*	*Victoria*
Recettes aéronautiques	259 287	71 443	59 200	35 769	17 792	18 848	13 756	3 102
Recettes non aéronautiques	157 871	174 223	104 705	60 219	34 995	19 636	17 714	4 955
Total partiel des recettes	**417 158**	**245 666**	**163 905**	**95 988**	**52 787**	**38 484**	**31 470**	**8 057**
Dépenses (moins frais d'intérêt)	316 662	174 864	157 215	61 826	39 105	30 330	23 798	6 392
Bénéfice	**100 496**	**70 802**	**6 690**	**34 162**	**13 682**	**8 154**	**7 672**	**1 665**
Frais d'intérêt	61 536	21 326	30	0	765	230	0	0
Bénéfice net	**38 960**	**49 476**	**6 660**	**34 162**	**12 917**	**7 924**	**7 672**	**1 665**
Achat d'immobilisations	367 271	92 766	60 383	67 092	55 189	6 969	9 175	696
Passagers embarqués/débarqués (milliers)	26 690	15 137	9 406	8 102	3 829	3 210	2 748	1 183
Ratios								
% des recettes d'exploitation	75,91	71,18	95,92	64,41	74,08	78,81	75,62	79,33
% des recettes aéronautiques vs total	62,16	29,08	36,12	37,26	33,71	48,98	43,71	38,50
% des recettes non aéronautiques vs total	37,84	70,92	63,88	62,74	66,29	51,02	56,29	61,50
Total des recettes par passager	**15,63**	**16,23**	**17,43**	**11,85**	**13,79**	**11,99**	**11,45**	**6,81**
Total des dépenses par passager	**11,86**	**11,55**	**16,71**	**7,63**	**10,21**	**9,45**	**8,66**	**5,40**

Données financières	*Saskatoon*	*Regina*	*St. John's*	*Thunder Bay*	*London*	*Moncton*	*Saint John*	*Charlottetown*	**Total**
Recettes aéronautiques	3 515	1 781	4 496	3 334	2 557	2 199	912	1 206	499 197
Recettes non aéronautiques	4 225	2 596	4 620	3 373	3 481	1 897	1 795	2 094	598 399
Total partiel des recettes	**7 740**	**4 377**	**9 116**	**6 707**	**6 038**	**4 096**	**2 707**	**3 300**	**1 097 596**
Dépenses (moins frais d'intérêt)	4 722	3 686	6 298	3 833	4 113	4 325	1 904	2 513	841 586
Bénéfice	**3 018**	**691**	**2 818**	**2 874**	**1 925**	**(229)**	**803**	**787**	**256 010**
Frais d'intérêt	0	22	49	12	0	74	0	4	84 048
Bénéfice net	**3 018**	**669**	**2 769**	**2 862**	**1 925**	**(303)**	**803**	**783**	**171 962**
Achat d'immobilisations	3 417	859	5 039	489	568	10 660	69	365	681 007
Passagers embarqués/débarqués (milliers)	828	754	727	491	386	283	188	155	74 117
Ratios									
% des recettes d'exploitation	61,01	84,21	69,09	57,15	68,12	105,59	70,34	76,15	76,68
% des recettes aéronautiques vs total	45,41	40,69	49,32	49,71	42,35	53,69	33,69	36,55	45,48
% des recettes non aéronautiques vs total	54,59	59,31	50,68	50,29	57,65	46,31	66,31	63,45	54,52
Total des recettes par passager	**9,35**	**5,81**	**12,54**	**13,66**	**15,64**	**14,47**	**14,40**	**21,29**	**14,81**
Total des dépenses par passager	**5,70**	**4,89**	**8,66**	**7,81**	**10,66**	**15,28**	**10,13**	**16,21**	**11,35**

Note : **Recettes aéronautiques et non aéronautiques :** les recettes aéronautiques proviennent principalement des compagnies aériennes et d'autres sources de l'aviation commerciale, et consistent principalement dans les redevances d'atterrissage et les redevances d'aérogare. Les recettes des ventes des concessionnaires (magasins, restaurants, etc.), des parcs de stationnement, de la location d'espaces et des redevances d'amélioration aéroportuaire sont considérées comme non aéronautiques.
Le rapport annuel de l'aéroport de St.John's couvre une période de 13 mois. Les données ont été calculées au pro rata pour faire une approximation d'une période de 12 mois. Les aéroports de Régina, Saint John et Charlottetown ont été transférés au cours de l'année 1999. Leurs rapports annuels pour 1999 reflètent les recettes et les dépenses aéroportuaires à compter de la date de transfert. Les résultats financiers pour Régina et Saint John comprennent les dépenses engagées par les autorités aéroportuaires avant le transfert.

Source : Rapports annuels 1999 des administrations aéroportuaires

ayant trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges d'exploitation. Pour être admissibles à ce programme, les aéroports doivent accueillir au minimum 1 000 passagers de vols réguliers par an, respecter les normes de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement fédéral.

En 2000, le programme a approuvé le financement de 56 projets dans 39 aéroports d'une valeur estimative totale de 47,8 millions $. L'annexe 10-1 donne la liste des projets dont le financement a été approuvé en 2000 en vertu du programme, par aéroport et par province.

En juin 2000, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a été reconduit et son financement a été majoré à 190 millions $ au cours des cinq prochaines années. L'admissibilité au programme a été élargie pour tenir compte de la réglementation proposée sur les services d'intervention d'urgence aux aéronefs (SIUA). Par conséquent, les aéroports qui seront tenus d'offrir des SIUA – et les fournisseurs de ces services – pourront solliciter l'aide financière du PAIA pour défrayer certains coûts liés à la prestation de ces services.

Le tableau 10-35 résume les dépenses du PAIA par province entre 1995-1996 et 1999-2000.

TABLEAU 10-35 : PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES DÉPENSES PAR PROVINCE, 1995-1996 À 1999-2000

(Milliers de dollars)

Province	*1995-1996*	*1996-1997*	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*	*Total*
Terre-Neuve	-	-	-	-	315	315
Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nouvelle-Écosse	-	-	-	402	2 702	3 104
Nouveau-Brunswick	509	885	1 087	4 553	296	7 330
Québec	-	-	3 203	5 911	1 627	10 741
Ontario	909	3 233	13 465	7 617	2 932	28 156
Manitoba	151	172	970	2 187	3 850	7 330
Saskatchewan	-	2 877	452	1 575	5 103	10 007
Alberta	90	815	1 129	3 017	999	6 050
Colombie-Britannique	33	1 417	880	3 307	2 096	7 733
Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	-	230	230
Yukon	-	-	-	-	-	
Nunavut	-	-	-	-	-	
Total	**1 692**	**9 399**	**21 186**	**28 569**	**20 150**	**80 996**

Source : Transports Canada

ANNEXE 10-1

PROJETS APPROUVÉS DANS LE CADRE DU PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES PAR AÉROPORT ET PAR PROVINCE, 2000

Province	*Aéroport*	*Description*	*Date d'approbation*	*Financement de projet - milliers de $*	
				Total site	*Total province*
Terre-Neuve	Stephenville	Diverses améliorations	22-06-00	1 131,7	1 131,7
Île-du-Prince-Édouard					0,0
Nouvelle-Écosse	Yarmouth	Benne de chargement à usage industriel avec fixations	09-08-00	331,0	331,0
Nouveau-Brunswick					0,0
Québec	Chisasibi	Achat d'équipements lourds	10-01-00	710,0	
	Gaspé	Achat d'équipements lourds	14-02-00	432,8	
	La Romaine	Améliorations des infrastructures aéroportuaires	31-03-00	6 600,0	
	Val d'Or	Système d'effarouchement d'oiseaux	05-07-00	55,2	
	Roberval	Achat d'équipements lourds	11-07-00	359,0	
	Val d'Or	Réfection de la toiture de l'aérogare	11-07-00	35,3	
	La Grande Rivière	Achat d'une niveleuse	31-08-00	249,4	8 441,7
Ontario	Timmins	Réfection des systèmes électriques côté piste	02-06-00	549,7	
	Timmins	Remise en état de la piste 03-21 et 10-28, etc.	02-06-00	5 283,1	
	Kingston	Reconstruction de la voie de circulation et de l'aire de stationnement des aéronefs "B"	11-07-00	2 479,7	
	Windsor	Camion épandeur de sable avec chasse-neige	18-07-00	91,8	
	Windsor	Réfection de la piste 07-25 et amélioration du balisage aéroportuaire	28-09-00	2 206,3	10 610,6
Manitoba	Island Lake	Remplacement de la benne de chargement	20-01-00	251,5	
	Island Lake	Remplacement du chasse-neige	20-01-00	365,0	
	Little Grand Rapids	Achat d'une niveleuse	20-01-00	263,0	
	God's Lake Narrows	Remplacement du chasse-neige	20-01-00	365,0	
	Berens River	Achat d'une niveleuse	20-01-00	263,0	
	Berens River	Remplacement de la benne de chargement	20-01-00	251,5	
	Cross Lake	Achat d'une niveleuse	20-01-00	263,0	
	Cross Lake	Remplacement de la benne de chargement	20-01-00	251,5	
	Island Lake	Installation d'un indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI)	01-06-00	169,3	
	God's Lake Narrows	Installation d'un indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié (APAPI)	01-06-00	138,6	
	Flin Flon	Amélioration du balisage aéroportuaire	01-06-00	452,9	
	Brandon	Réfection des revêtements de pistes et autres projets connexes	11-07-00	2 619,9	
	Thompson	Remplacement de la balayeuse de piste	27-09-00	136,7	5 790,9
Saskatchewan	La Ronge	Réfection des revêtements de pistes et du balisage aéroportuaire	14-02-00	4 801,3	4 801,3
Alberta	Lloydminster	Réfection des revêtements de pistes et des systèmes électriques côté piste	18-02-00	2 008,2	
	Grande Prairie	Projets de réfection côté piste	01-06-00	2 702,6	
	Edmonton City Centre	Panneaux d'orientation à fibres optiques	11-07-00	345,0	5 055,8
Colombie-Britannique	Fort St. John	Installation d'un indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI)	26-01-00	181,5	
	Abbotsford	Matériel mobile - divers	27-01-99	533,0	
	Abbotsford	Amélioration du balisage d'approche à vue de la piste 07-25	03-02-00	687,7	
	Cranbrook	Équipement lourd - Benne de chargement et balayeuse	22-02-00	401,3	
	Terrace	Équipement lourd - Balayeuse de piste	23-02-00	163,0	
	Cranbrook	Amélioration du balisage aéroportuaire	29-02-00	878,2	
	Smithers	Remplacement du camion chasse-neige et du chasse-neige	07-03-00	531,5	
	Cranbrook	Projet de remplacement du portail	07-03-00	20,7	
	Kamloops	Installation d'un système lumineux d'approche omnidirectionnel (ODALS) - piste 08-26	07-03-00	299,3	
	Smithers	Réfection de la voie de circulation et de l'aire de stationnement des aéronefs	22-03-00	2 151,8	
	Terrace	Piste 33 - système lumineux d'approche omnidirectionnel (ODALS)	01-06-00	164,3	
	Kamloops	Conduits et câbles	11-07-00	293,4	
	Prince Rupert	Piste 31 - Amélioration du système lumineux d'approche omnidirectionnel (ODALS)	09-08-00	223,7	
	Dawson Creek	Clôture pour gestion de la faune	09-08-00	721,8	
	Fort Nelson	Balayeuse de piste	09-08-00	206,6	
	Fort Nelson	Camion chasse-neige / Lame réversible	09-08-00	166,2	
	Nanaimo	Clôture pour gestion de la faune	10-08-00	196,4	
	Terrace	Remplacement du chasse-neige	10-08-00	405,6	8 226,0
Territoires du Nord-Ouest	Sachs Harbour	Réfection de la piste 08-26, de la voie de circulation et de l'aire de stationnement des aéronefs "A", etc.	21-07-00	1 680,2	1 680,2
Yukon					0,0
Nunavut	Arviat	Réfection du chasse-neige de piste	07-03-00	213,5	
	Rankin Inlet	Remplacement du camion chasse-neige de piste	07-03-00	234,0	
	Rankin Inlet	Remplacement de la balayeuse de piste	07-03-00	213,0	
	Whale Cove	Remplacement du balisage aéroportuaire	27-03-00	436,5	
	Coral Harbour	Remplacement du camion chasse-neige de piste	04-04-00	234,0	
	Qikiqtarjuaq	Remplacement du balisage aéroportuaire	05-04-00	449,0	1 780,0
				Total	47 849,2

Source : Transports Canada

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE 11

En 2000, de nouveaux chemins de fer régionaux et d'intérêts locaux ont été créés. Il y a eu aussi des fusions et des acquisitions de firmes de camionnage. Dans l'industrie du transport par autobus, la situation financière de Laidlaw, une firme importante de transport scolaire et de services réguliers, a attiré l'attention. Dans le transport maritime de ligne, la tendance vers une concentration accrue s'est poursuivie alors que dans le secteur aérien, la restructuration de l'industrie a suscité beaucoup d'attention médiatique.

Les forces concurrentielles façonnent l'évolution de la structure de marché de chaque mode de transport. Des facteurs comme les fluctuations de prix, les résultats financiers et même les variations de niveaux de trafic sont tous des facteurs qui entrent en ligne de compte pour expliquer la structure de l'industrie de chaque mode de transport.

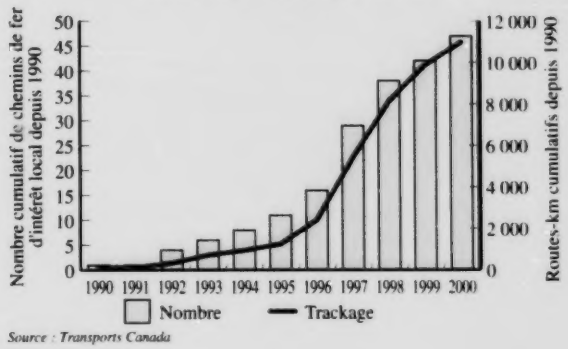
Ce chapitre présente une vue d'ensemble de la structure de l'industrie des transports du Canada pour ce qui est des cinq modes de transport - transport ferroviaire, camionnage, transport par autocar/autobus, transport maritime et transport aérien.

INDUSTRIE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Pour l'essentiel, la structure de l'industrie du transport ferroviaire a très peu changé en 2000 par rapport à 1999. C'est là une dérogation du rythme de changement auquel on était habitué depuis quatre ans. Reste à savoir s'il s'agit d'un signal que la restructuration du réseau ferroviaire au Canada a finalement atteint un plateau.

Pendant de nombreuses années, l'industrie canadienne du transport ferroviaire s'est composée de deux compagnies de chemin de fer de classe I, le CN et le CP, et d'une poignée de transporteurs régionaux, sans oublier une série de transporteurs se livrant à des activités relativement restreintes[1]. Cette situation a commencé à évoluer à la fin des années 1980 et au début des années 1990, avec l'entrée en service d'un petit nombre de compagnies d'intérêt local[2]. La création de nouvelles compagnies d'intérêt local s'est accélérée avec l'adoption de la Loi sur les transports au Canada en 1996, comme en témoigne la figure 11-1.

FIGURE 11-1 : CROISSANCE DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL, 1990 – 2000



Source : Transports Canada

Depuis 1990, plus de 45 nouvelles compagnies de chemin de fer ont fait leur apparition, 16 au niveau fédéral et 30 au niveau provincial. Ces nouvelles compagnies de chemin de fer exploitent près de 11 000 routes-km de voies et représentent environ 170 millions $ de recettes annuelles, soit à peu près 2,2 % du total des recettes ferroviaires canadiennes en 1999. La majeure partie de l'accroissement du réseau ferroviaire des compagnies d'intérêt local (60 %) intéresse les compagnies de chemin de fer de compétence provinciale créées depuis 1990, alors que la majorité des recettes (60 %) touchées l'ont été par les nouvelles compagnies de compétence fédérale.

Même si plusieurs nouvelles compagnies d'intérêt local ont été créées en 2000, la structure du capital social des compagnies d'intérêt local n'a que très peu changé. Un petit transporteur ontarien a été échangé entre quelques-unes des principales compagnies d'intérêt local[3]. Cela n'a toutefois pas modifié la nature générale de la concentration dans le secteur des compagnies d'intérêt local, où cinq sociétés (RailAmerica Inc.,

1 Compagnies de chemin de fer terminales et de manœuvre, et transporteurs américains exploitant des liaisons au Canada.

2 L'emploi du terme « compagnie de chemin de fer d'intérêt local » est né aux États-Unis après l'adoption de la Staggers Rail Act en 1980, qui préconisait la restructuration du réseau ferroviaire américain et qui a abouti à la création rapide du secteur des compagnies d'intérêt local avec près de 500 nouveaux venus.

3 RailAmerica a cédé l'une de ses propriétés (L'Orignal) à la Société des chemins de fer du Québec, la première contrôlant désormais huit compagnies de chemin de fer canadiennes de compétence fédérale et provinciale et la deuxième, cinq.

OmniTRAX, Société des chemins de fer du Québec, Genesee-Wyoming et Iron Road) contrôlent près de 85 % des recettes touchées par les 21 compagnies d'intérêt local créées depuis 1990 qui leur appartiennent.

La structure des services ferroviaires voyageurs demeure inchangée depuis de nombreuses années, VIA Rail continuant d'assurer l'essentiel des liaisons offertes au Canada. VIA Rail concentre près de 95 % des services voyageurs (en termes de voyageurs transportés et de passagers-km générés) et des recettes voyageurs. Même si VIA Rail possède un réseau assez limité (environ 217 routes-km), elle a négocié de nombreux droits de circulation sur les voies d'autres compagnies, principalement le CN [4]. Des services voyageurs plus restreints sont assurés par la Ontario Northland Railway, la Algoma Central Railway, la Compagnie QNS&L et BC Rail, alors que la Great Canadian Railtour Company Ltd. exploite des liaisons saisonnières entre Vancouver, Calgary et Jasper. Amtrak, la compagnie américaine de trains de voyageurs, dessert également plusieurs villes canadiennes (Montréal et Vancouver, ainsi que Toronto, de concert avec VIA Rail) à partir de son réseau américain.

L'événement sans doute le plus marquant de l'an 2000 en ce qui concerne la structure de l'industrie du transport ferroviaire a été la décision prise par le Surface Transportation Board (STB) des États-Unis d'empêcher effectivement la fusion prévue entre le CN et Burlington Northern Santa Fe en décrétant un moratoire sur les fusions ferroviaires aux États-Unis jusqu'en juin de 2001. Le STB prévoit émettre alors de nouvelles directives pour toutes fusions à venir dans le secteur ferroviaire.

Au mois d'août 2000, la ville de Toronto a fait l'acquisition du CN et du CP de la gare de l'Union. Le gouvernement fédéral a engagé 35 millions $ à la revitalisation de la gare. De cette somme, 10 millions $ proviendrait de VIA Rail, alors que le reste viendrait des sommes accordées antérieurement au Fonds de revitalisation des actifs de VIA.

INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

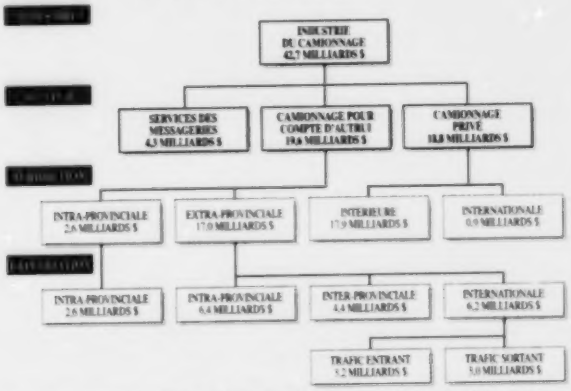
Le camionnage joue un rôle important dans l'économie canadienne, où il génère d'importantes recettes et crée de nombreux emplois à travers le pays. Selon des estimations récentes, les recettes annuelles se sont chiffrées à environ 42,7 milliards $ en 1999. On estime à environ 316 000 personnes le nombre d'employés dans ce secteur. Il y a encore bien d'autres personnes qui travaillent dans d'autres secteurs de l'industrie qui fournissent des services à l'industrie du camionnage.

Les activités intraprovinciales, c'est-à-dire les services de transport offerts strictement dans les limites d'une province, relèvent des compétences des provinces. Les activités interprovinciales désignent les services de transport offerts d'une province à l'autre, tandis que les activités internationales désignent les services de transport offerts entre une province et un autre pays. Les activités interprovinciales et internationales sont de compétence fédérale et on leur donne souvent l'appellation de camionnage extraprovincial. Les activités de camionnage extraprovinciales ont représenté 17 milliards $ en 1999, soit 86 % du total des recettes des transporteurs pour compte d'autrui, même si une part appréciable de ces recettes, ou 38 %, a découlé des activités intraprovinciales.

On dénombre 3,7 millions de camions immatriculés au Canada, dont beaucoup sont des camionnettes, des fourgonnettes et d'autres petits véhicules. Plus de 660 000 sont des camions dont le poids enregistré est égal ou supérieur à 4,5 tonnes. Sur ce nombre, environ les deux tiers transportent pour des fins commerciales des marchandises et vont de camions porteurs à deux et trois essieux à des tracteurs semi-remorques à 18 essieux. Les autres camions sont utilisés dans le cadre d'activités privées de cammionnage, notamment l'agriculture, les services gouvernementaux et toute une diversité de fonctions utilitaires et tertiaires.

La figure 11-2 illustre la structure et les recettes de l'industrie du camionnage pour 1999.

FIGURE 11-2 : STRUCTURE ET RECETTES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1999



Source : Statistique Canada, Cat. 53-222; "Profile of Private Trucking in Canada," L.P. Tardiff Associates, janv. 1998; "Canadian Courier Market Size, Structure and Fleet Analysis Study"; Infobase Marketing Inc., janvier 2001

ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2000

COMMERCE INTERNE ET HARMONISATION NATIONALE

Conformément aux dispositions de l'*Accord sur le commerce intérieur* qui prévoit l'abolition des contrôles économiques qui s'exercent sur le camionnage, la partie III de la *Loi sur les transports routiers* a été abrogée le

4 Les trains de VIA Rail circulent sur environ 9 430 km de voies du CN, 540 km de voies du CP et 2 740 km de voies appartenant à diverses compagnies d'intérêt local.

1er janvier 2000 après de nombreuses consultations avec les provinces et les intervenants. De ce fait, il n'est plus possible d'imposer des contrôles économiques aux entreprises de camionnage extraprovinciales. Les derniers vestiges de la réglementation économique provinciale du camionnage intraprovincial ont expiré en même temps. Le camionnage n'est donc plus sujet à des restrictions concernant l'entrée sur le marché et l'établissement de tarifs.

ACCORD DE LIBRE ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN (ALÉNA)

Le Sous-comité des normes relatives aux transports terrestres de l'ALÉNA[5] chargé des activités de camionnage a terminé ses travaux sur un certain nombre de normes s'appliquant aux chauffeurs qui se sont soldés par une série d'ententes sur les conditions d'exploitation. D'autres travaux sur la compatibilité des normes relatives aux véhicules, aux chauffeurs et aux exploitants se sont poursuivis en 2000. Les délibérations ont surtout porté sur le palmarès des transporteurs routiers en matière de sécurité, l'établissement des règlements, la constitution d'un répertoire des responsables de la sécurité, les normes sur les marchandises dangereuses et la publication d'un Guide nord-américain d'intervention d'urgence.

Le 29 novembre 2000, le Groupe spécial d'arbitrage de l'ALÉNA a établi un règlement provisoire confidentiel rejetant la loi américaine qui interdit aux camions mexicains de circuler aux États-Unis au-delà d'un rayon de 20 milles de la frontière entre les États-Unis et le Mexique. D'autres précisions seront publiées dès lors que le règlement final sera établi au début de 2001.

Le 7 février 2001, le panel d'arbitres de l'ALENA a émis une opinion finale qui a libéré la voie pour les camionneurs mexicains d'obtenir leur permis d'exploitation leur permettant d'opérer aux États-Unis en deçà des restrictions actuelles des 20 milles de la frontière États-Unis–Mexique. En gros, l'opinion émise stipule que:

- Les États-Unis devront examiner les demandes cas par cas pour déterminer si les transporteurs mexicains rencontrent les normes de sécurité américaines;
- Les États-Unis ont le droit d'émettre leurs propres standards de sécurité pour le camionnage et d'assurer que les firmes mexicaines de camionnage et leurs conducteurs de camions rencontrent ces standards;
- S'il y a différence entre les régimes réglementaires des États-Unis et du Mexique, les États-Unis n'ont pas à traiter les demandes du Mexique de la même façon que celles du Canada et des États-Unis.

Les États-Unis et le Mexique doivent maintenant s'entendre sur un ensemble de standards de sécurité pour le camionnage et tester les programmes de mise en application en place ainsi que de doter les postes frontaliers avec des inspecteurs à plein temps.

POIDS ET DIMENSIONS DES VÉHICULES

Au Canada, c'est un groupe de travail mixte sur les poids et dimensions des véhicules, relevant du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, qui est chargé de la question des poids et dimensions des véhicules. Ce groupe cherche à coordonner les politiques par une action collective et il sert de tribune pour l'échange de renseignements sur les initiatives provinciales.

Après plusieurs années de discussions, l'Ontario et le Québec sont parvenus à une entente en 2000 sur l'harmonisation des poids et dimensions limites de certains tracteurs semi-remorques qui circulent couramment entre les deux provinces. Les nouvelles limites se traduiront par une plus grande sécurité et une meilleure stabilité des véhicules qui auront pour effet de réduire l'usure des infrastructures routières. L'entente simplifie également les normes relatives aux véhicules, ce qui facilite la gestion du parc, rehausse la compétitivité et facilite le respect des normes.

La province de Terre-Neuve et du Labrador, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard ont proposé un règlement uniforme sur les poids et dimensions des véhicules dans le Canada atlantique. Des consultations ont eu lieu avec les intervenants au début de 2000 et un projet d'entente a été rédigé et adressé aux quatre gouvernements pour qu'ils puissent l'étudier et l'approuver.

Dans l'Ouest du Canada, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique collaborent de près avec des groupes d'intervenants en vue d'harmoniser les critères de délivrance des permis dans l'ouest du Canada au sujet des véhicules gros porteurs et des véhicules en surcharge et d'élaborer des exigences communes au sujet de la circulation de matériels spécialisés assujettis à un permis.

ÉVÉNEMENTS AU SEIN DE L'INDUSTRIE — ALLIANCES/FUSIONS

Chaque année, on enregistre un certain nombre de fusions et d'acquisitions parmi les transporteurs routiers, et l'an 2000 n'a pas fait exception à la règle. Parmi les opérations intéressant certains des plus gros transporteurs canadiens, il faut mentionner les suivantes :

- **TCT Logistics** de Calgary s'est porté acquéreur des opérations de transport routier de Kleysen Transport et du Groupe Tri-Line Trucking. Le Groupe Tri-Line offre des services de fourgons et de semi-remorques plateaux à charge complète et enregistre des recettes

5 Comité dont le mandat est d'élaborer des normes techniques compatibles afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport par autocar et par camion, des transports ferroviaires et du transport des marchandises dangereuses. Les trois parties à cette entente ont également créé un Groupe consultatif des transports (GCT) chargé d'étudier les questions sans rapport avec les normes (comme la circulation transfrontalière et les activités de recherche et développement).

annuelles de 130 millions $. Les opérations de Kleysen génèrent 45 millions $ de recettes annuelles avec ses 180 camions, dont 48 appartiennent à l'entreprise, 132 à des propriétaires-exploitants, et 375 semi-remorques. La vente des services de Kleysen assurés par semi-remorque fourgon a été qualifiée par le président et chef de la direction de Kleysen, M. Tom Kleysen, de mesure stratégique qui permettra à l'entreprise de se concentrer sur les secteurs qui présentent un plus fort potentiel de croissance et de bénéfice et où elle a déjà conquis une part importante du marché.

- Dans le cadre de cette mesure, **Kleysen Transport Ltd.** a décidé de donner de l'ampleur à ses services assurés par semi-remorque plateau et à ses opérations en vrac et intermodales, de même qu'à ses services de réparation et d'entretien. L'entreprise a donc investi 6 millions $ dans son centre de distribution de Calgary et son centre d'entretien du parc et 4,2 millions $ de plus dans son centre d'entretien du parc Kayway à Winnipeg. Ce centre est l'un des plus importants de l'ouest du Canada et il fournit toutes sortes de services, depuis les pneus jusqu'à la révision des moteurs, en passant par les opérations de carrosserie et la transformation des métaux.
- **Kayway Logistics**, filiale logistique de Kleysen Transport, et Crosslink Distribution, de Tibbett and Britten, ont décidé de fusionner leurs activités. Cette fusion aidera Kayway à améliorer sa chaîne d'approvisionnement du marché des épiceries de détail.
- **TransForce Inc.**, de Saint-Laurent (Québec), a fait l'acquisition d'Entreprises R.R. Mondor, entreprise qui se spécialise dans le transport par semi-remorque plateau sur les marchés intérieur et transfrontalier. Enterprises R.R. Mondor deviendra une filiale à 100 % de TransForce et conservera sa raison sociale et sa structure de gestion actuelles. Cette acquisition majorera d'environ 13 millions $ le chiffre d'affaires de TransForce, en plus de lui donner un parc d'environ 100 tracteurs semi-remorques. TransForce et ses filiales forment un réseau d'expédition par charges partielles et charges complètes, de logistique et d'entreposage au Canada et aux États-Unis.
- **TransForce Inc.** a également acquis toutes les actions de DCA Express 24 Inc. et de Distribution de colis les Appalaches Inc., deux entreprises qui se spécialisent dans la livraison expresse des colis et des enveloppes, principalement au Québec, en Ontario et dans les Maritimes. Leur chiffre d'affaires annuel est proche de 10 millions $ et leur parc confondu compte 150 camions. Les deux entreprises se joignent à TransForce comme filiales à 100 % et elles continueront de fonctionner sous leur raison sociale actuelle.
- **Clarke Inc.**, de Etobicoke (Ontario), et le Canadien National (CN) ont lancé une coentreprise qui offre aux expéditeurs des services de transport et de logistique ferroviaires et routiers de marchandises en continu dans toute l'Amérique du Nord. Clarke Logistics Inc. permet au CN d'offrir aux expéditeurs des services de transport de marchandises à guichet unique à destination et en provenance de toutes les villes du Canada, des États-Unis et du Mexique. Cela aura pour effet de consolider les activités actuelles de courtage intermodal et routier de Clarke entre les trois pays.
- **Trimac Transportation Services Corp.**, de Calgary, a fait l'acquisition de Ross Trucking Ltd., de Boiestown (Nouveau-Brunswick), transporteur de copeaux de bois et de produits forestiers connexes qui dessert les marchés du Québec, des Maritimes et du nord-est des États-Unis. Cette acquisition renforcera encore la présence de Trimac dans l'industrie des produits forestiers et dans les provinces maritimes.

Pour ce qui est des activités transfrontalières, en plus des fusions avec des transporteurs ayant leur siège aux États-Unis ou des acquisitions de ces transporteurs, les transporteurs canadiens ont recours à des partenariats avec des transporteurs ayant leur siège aux États-Unis pour pénétrer le marché américain. Ces alliances n'ont pas seulement pour effet d'élargir le marché des transporteurs, mais elles leur permettent de repenser la desserte du marché entre le Canada et les États-Unis, afin d'offrir des services de livraison le lendemain matin, le lendemain et le surlendemain sur un territoire beaucoup plus vaste. De plus, ces alliances permettent l'intégration des systèmes informatiques des transporteurs et le partage des systèmes de facturation et de contrôle des inventaires. L'an 2000 a été le théâtre d'un certain nombre de fusions, d'acquisitions et d'alliances entre les transporteurs des deux côtés de la frontière canado-américaine. À titre d'exemples, nous citerons :

- **Trimac Transportation Services Corp.** a vendu sa filiale Rentway qui loue des camions à Penske Truck Leasing, de Reading (Pennsylvanie), pour la somme de 105 millions $, ce qui donne à l'entreprise américaine une présence immédiate sur le marché canadien de la location de camions et permet à Trimac de se concentrer sur ses activités de camionnage en vrac.
- **Trimac Transportation Services Corp.** s'est porté acquéreur de Initial DSI Transports Inc., de Houston (Texas), pour la somme de 68 millions $US. DSI assure le transport de produits chimiques, de produits pétroliers et de marchandises sèches en vrac et son chiffre d'affaires a été de 156 millions $US en 1998. L'entreprise possède 34 terminaux aux États-Unis et exploite un parc de plus de 900 tracteurs et 1 350 semi-remorques. Cette acquisition présente un potentiel de croissance et d'économies opérationnelles en raison du caractère complémentaire de l'emplacement actuel des terminaux de Trimac aux États-Unis et des itinéraires de transport.
- **Clarke Inc.** s'est porté acquéreur d'un centre de distribution à Los Angeles et a ouvert de nouveaux bureaux à Mexico et à Queretaro, au Mexique. L'augmentation des échanges commerciaux entre le Mexique et le Canada, de même que la hausse de la demande de services marchandises accélérés à supplément, expliquent cette mesure. Clarke voulait acquérir une position stratégique pour exploiter les nouvelles possibilités de croissance dans cette région.

- **Con-Way Canada Express**, dont le siège social est à Mississauga (Ontario), a été créée au mois de janvier comme filiale distincte de la compagnie Con-Way Transportation Services, qui a son siège aux États-Unis, afin de répondre à la demande croissante de services par charges partielles au Canada et dans toute l'Amérique du Nord. L'entreprise a donc étendu ses activités à cinq provinces de plus en juin 2000 et elle offre des services directs par charges partielles à destination de 22 des 25 grands centres urbains du Canada. Selon le porte-parole de la compagnie, cette couverture accrue du Canada autorisera la livraison dans les quatre jours entre les principaux centres urbains situés sur les deux côtes du pays. Les chauffeurs qui travaillent pour Con-Way Central Express, la société mère américaine, transportent les marchandises jusqu'au Canada, où les chauffeurs de Con-Way Canada prennent possession des remorques pour les livrer à travers le pays. Cette décision de prendre de l'ampleur a été dictée par l'augmentation de la demande des clients, par l'ALÉNA et la croissance des livraisons juste à temps.

Une activité commerciale qui commence à prendre de l'ampleur dans l'industrie du camionnage est la combinaison et la rationalisation des opérations logistiques de diverses entreprises. La gestion intégrée production-distribution est importante du fait qu'elle contribue à aplanir les activités et à les rentabiliser tout en améliorant le niveau de satisfaction des clients. Les entreprises trouvent de nouvelles façons inventives d'entreposer, de transporter et de livrer les produits, services et informations. Les entreprises logistiques tierces jouent un rôle important dans cette intégration. C'est ainsi que de nombreux expéditeurs sollicitent les services de ces entreprises pour améliorer le rendement global de leur chaîne d'approvisionnement. Comme exemples de cette nouvelle activité commerciale, on peut mentionner ce qui suit :

- Six des plus gros transporteurs en camions complets aux États-Unis sont convenus de combiner leurs opérations logistiques en une nouvelle entreprise logistique de transport par Internet, dont la raison sociale est **Transplace.com**. Cette entreprise en ligne offre un centre de services de transport à guichet unique grâce à la fusion des services logistiques sans actifs de J.B. Hunt Transport Services, Werner Enterprises, Swift Transportation, M.S. Carriers, US Xpress Enterprises et Covenant Transport. L'entreprise utilisera la technologie de l'internet pour mieux faire concorder la capacité et la demande de transport de marchandises et elle tiendra lieu de carrefour ou de bourse où les expéditeurs et les transporteurs pourront voir les charges à transporter et présenter des soumissions. L'an dernier, ces six transporteurs ont enregistré des recettes totales de 5,9 milliards $US. Pour commencer, Transplace entend se concentrer sur les camions complets, les camions réfrigérés et les activités intermodales, pour ensuite élargir ses services aux charges partielles, aux messageries, au transport aérien, au camionnage et aux livraisons à domicile en établissant des partenariats avec d'autres entreprises du monde entier.
- **General Motors Inc. et CNF Transportation** ont créé une coentreprise logistique du nom de Vector SCM, dont l'objectif est de prendre le contrôle de la totalité des dépenses de transport annuelles de GM, qui se chiffrent à 6 milliards $. Vector assumera la responsabilité globale des activités logistiques de GM dans le monde entier, la transition devant se faire par étapes, dont la première intéressera les opérations logistiques nord-américaines de GM. Tous les contrats de logistique en vigueur passeront sous le contrôle de Vector. Parmi les décisions de transport que devra prendre Vector après en avoir discuté avec GM, mentionnons le transport maritime, aérien, routier, l'entreposage, la vérification des connaissements et tout autre élément de la chaîne d'approvisionnement se prêtant à des économies. L'objectif est de réduire de 50 % les inventaires dont la valeur se chiffre en milliards de dollars.

PROBLÈMES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE EN 2000

Assurance — Les frais d'assurance ont continué d'augmenter des deux côtés de la frontière canado-américaine en 2000, obligeant les entreprises de camionnage à se pencher de plus près sur les stratégies de prévention des pertes et les pratiques de gestion des risques pour limiter la hausse des frais d'assurance.

Règlement sur les heures de service — Le Canada et les États-Unis ont tous les deux déposé des propositions préliminaires en vue de modifier les règlements qui limitent le nombre d'heures que les chauffeurs de camion peuvent passer sur la route. Les propositions américaines, qui sont nettement plus complexes, se heurtent à une opposition beaucoup plus virulente et ont été mises en veilleuse jusqu'en octobre 2001. Au Canada, on s'occupe de préparer les modifications à la Norme sur les heures de service du Code canadien de sécurité qui feront l'objet de consultations publiques. Le règlement ne sera modifié qu'une fois que la nouvelle norme aura été approuvée, ce qui devrait intervenir en 2001.

Prix du carburant diesel — L'escalade des prix du carburant diesel routier a débuté au troisième trimestre de 1999 et s'est poursuivie jusqu'au deuxième trimestre 2000. Les prix se sont stabilisés à ces niveaux élevés pendant tout le restant de l'an 2000. Ces augmentations ont donné lieu à des manifestions dans certaines régions du pays et ont abouti à la création d'au moins deux nouvelles associations de propriétaires-exploitants. Les groupes de propriétaires-exploitants, surtout en Ontario, ont demandé l'intervention des pouvoirs publics pour obtenir leur part des avantages des suppléments carburant négociés entre les gros transporteurs et les expéditeurs.

Plusieurs provinces ont cherché à amorcer un dialogue entre les propriétaires-exploitants, les expéditeurs et les associations de transporteurs pour régler la question du supplément carburant et les dossiers connexes de la rémunération et des conditions de travail. L'Ontario a créé le Groupe de travail sur l'industrie ontarienne du

camionnage, qui, en octobre 2000, a réussi à établir des lignes directrices sur le supplément carburant, notamment une formule permettant de calculer les hausses du taux du supplément carburant. La National Trucking Alliance (NTA) a accepté cette solution. Le groupe de travail ontarien a également préparé une proposition en vue de créer un bureau de règlement des conflits chargé de régler les différends entre les propriétaires-exploitants et les transporteurs. La province entend mettre sur pied un processus de règlement des différends volontaire et informel dont la durée provisoire est de deux ans.

Terre-Neuve a versé des capitaux d'amorçage à une association provinciale de propriétaires-exploitants en février 2000 et a animé les réunions entre les expéditeurs et les transporteurs, qui ont abouti à une entente sur le supplément carburant. Le Québec a établi un comité d'experts chargé d'arbitrer les problèmes des propriétaires-exploitants en 1999, et la province s'efforce (en vain jusqu'ici) d'établir un forum permanent du camionnage où les représentants des transporteurs, des expéditeurs, des syndicats et des propriétaires-exploitants pourront régler les problèmes des propriétaires-exploitants.

Le port de Vancouver a réagi aux pressions exercées par les propriétaires-exploitants, résultant partiellement des délais d'attente, en adoptant un système de délivrance de permis pour l'accès des camions en 1999. Ce système prévoit un taux de rémunération horaire des camionneurs pendant qu'ils travaillent dans le port. Cette mesure s'est heurtée à l'opposition farouche des transporteurs et de leur association provinciale. Les dispositions du système sur la rémunération horaire ont toutefois été abandonnées en décembre 2000.

Pénurie de chauffeurs — Au Canada comme aux États-Unis, les entreprises de camionnage se heurtent à une pénurie de chauffeurs. Ce problème est attribuable à un certain nombre de facteurs : le secteur du camionnage a toujours versé des salaires relativement bas qui représentent en moyenne les deux tiers de ceux du secteur ferroviaire; les effectifs vieillissent; le bassin traditionnel de recrutement des chauffeurs (personnes ayant fait des études supérieures partielles) est en train de se vider et ne suffit plus à répondre à la demande; les qualifications exigées sont plus astreignantes en raison de l'usage accru de techniques perfectionnées et de l'importance croissante que l'on attache au respect des normes de sécurité; et il existe des emplois mieux rémunérés et moins astreignants dans d'autres secteurs d'une économie dynamique où le chômage est relativement bas.

Selon des sources industrielles, la pénurie de chauffeurs n'a pas seulement un rapport avec des paramètres financiers, mais également avec le mode de vie. Pour tenter d'attirer et de retenir des chauffeurs aux États-Unis, certaines entreprises ont commencé de leur offrir l'accès gratuit à Internet et aux réseaux de câblodistribution et de meilleurs aménagements aux relais routiers, en plus d'autoriser la conduite par équipe afin de permettre au conjoint ou à d'autres membres de la famille d'accompagner les chauffeurs. Le défi pour l'industrie est de s'assurer que les conditions de travail, les niveaux de rémunération et les possibilités de formation sont compatibles avec les qualifications plus rigoureuses que l'on exige des chauffeurs.

Taxe professionnelle unique du Michigan — Le 1er janvier 2000, après un moratoire de plusieurs années, la taxe professionnelle unique (SBT) du Michigan est de nouveau perçue auprès des entreprises de transport étrangères qui desservent le Michigan à partir d'un siège situé à l'étranger. En raison du profond impact que cette taxe risque d'avoir sur les transporteurs canadiens, l'industrie du camionnage, de concert avec les gouvernements fédéral et provinciaux, a entamé des négociations avec l'État du Michigan au sujet de l'application de cette taxe aux entreprises canadiennes de camionnage.

L'assiette fiscale unique, qui sert au calcul de cette taxe, comporte trois grands éléments : le revenu net d'une entreprise; la rémunération et les avantages sociaux dont bénéficient les employés de l'entreprise; et tous les biens immobilisés comme l'amortissement, les dividendes d'intérêt et les redevances. Une entreprise doit appliquer cette assiette fiscale à l'importance relative de ses activités au Michigan, l'assiette étant constituée par les milles payants. La taxe s'applique après une exonération standard de 45 000 $.

Dans une mesure expressément adoptée au profit des entreprises canadiennes de camionnage, l'État du Michigan a révisé sa loi SBT le 11 décembre 2000, offrant ainsi un traitement plus favorable aux transporteurs canadiens. En vertu de la nouvelle législation, les transporteurs canadiens se voient offrir deux options, soit réduire de 50 % le montant de la rémunération des employés figurant dans l'assiette fiscale, soit recourir à une formule en vertu de laquelle la rémunération est multipliée par l'attribution des milles payants parcourus au Michigan.

On estime que la nouvelle loi aura pour effet de réduire en moyenne de 35 % l'assiette fiscale des transporteurs canadiens.

Couloirs commerciaux — L'intérêt du Canada pour la question des couloirs commerciaux et des frontières s'est ravivé ces dernières années, en raison de la forte croissance des échanges commerciaux avec les États-Unis et le Mexique. La *Transportation Equity Act for the 21st Century* (TEA-21) des États-Unis a également contribué à polariser l'attention sur les frontières et les couloirs commerciaux. Un fait nouveau est l'émergence d'alliances internationales publiques-privées qui défendent des couloirs précis et qui facilitent les initiatives prises en vue d'optimiser l'utilisation des couloirs.

Transports Canada collabore avec divers organismes et ministères à l'établissement d'une position nationale cohérente au sujet des couloirs de transport. L'objectif est d'assurer un certain niveau de coordination entre divers programmes, initiatives et politiques qui ont une incidence sur ce domaine. L'un des principes sous-jacents est celui d'une collaboration binationale. En plus de collaborer de

près avec d'autres organismes canadiens, Transports Canada poursuit le dialogue avec ses homologues américains. Les récentes discussions ont porté sur le besoin de coordonner les efforts dans des domaines comme les infrastructures des postes frontaliers, le déploiement des technologies de transport, l'interopérabilité des systèmes de transport intelligents (STI) et la collaboration sur les recherches et la collecte de données.

Technologies de l'information/commerce électronique — Le commerce électronique devrait avoir de lourdes conséquences sur les modes de distribution et, par voie de conséquence, sur le rôle de l'industrie du camionnage. Le commerce électronique exige des participants qu'ils adoptent systématiquement les technologies de l'information. Il exige également un certain niveau d'uniformisation des technologies de l'information, qui est actuellement inégal entre les transporteurs.

CARACTÉRISTIQUES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Le camionnage est une industrie hautement diversifiée qui compte plus de 13 700 transporteurs de marchandises, notamment 10 800 transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles dépassent 30 000 $, 500 propriétaires privés dont les dépenses d'exploitation annuelles dépassent 1 million $ et 2 400 compagnies de messageries. Ces chiffres excluent les petits transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles sont inférieures à 30 000 $, les petits transporteurs privés dont les dépenses d'exploitation annuelles sont inférieures à 1 million $, ou les entreprises comme les exploitations agricoles, les compagnies de services publics et les municipalités qui possèdent et exploitent des camions. Quarante mille propriétaires-exploitants dont les recettes annuelles dépassent 30 000 $ sous-traitent leurs services aux transporteurs privés et aux transporteurs pour compte d'autrui, ou fonctionnent indépendamment.

Un certain nombre d'éléments différencient les entreprises de camionnage :

- leur taille, que l'on peut définir de plusieurs façons, notamment en fonction du nombre de camions exploités;
- les types de matériels utilisés, comme les grumiers, les semi-remorques à trémie, les bétonnières, les fourgons polyvalents, les semi-remorques plateaux;
- le territoire géographique couvert par leurs activités, qu'elles soient intraprovinciales, interprovinciales ou internationales, comme à destination et en provenance des États-Unis;
- les types de services offerts, que ce soit en camions complets (charge complète/expéditeur unique) ou charges partielles (expéditions multiples provenant d'expéditeurs multiples);
- les alliances intramodales et (ou) intermodales que ces entreprises ont forgées.

L'industrie du camionnage offre deux grands types de services : les services pour compte d'autrui et les services privés. Les services de camionnage pour compte d'autrui sont des services de transport offerts contre rémunération. On peut ventiler ces services en charges complètes (CC) ou en charges partielles (CP), ou une combinaison des deux, offerts sur les marchés nationaux et internationaux. Selon le type de marchandises transportées, les camionneurs pour compte d'autrui peuvent être subdivisés en différents segments de marché :

- les transporteurs de marchandises diverses acheminent des marchandises diverses par fourgons et par semi-remorques;
- les transporteurs de biens ménagers utilisent des remorques spéciales pour transporter des meubles et autres articles de ménage et d'usage personnel;
- les transporteurs de liquides en vrac emploient des camions-citernes pour acheminer des produits comme du pétrole, du lait et des produits chimiques;
- les transporteurs de solides en vrac utilisent des remorques à benne ou à trémie pour transporter des marchandises comme des céréales, des engrais et du gravier;
- les transporteurs de produits forestiers utilisent des grumiers pour transporter les grumes de la forêt à la scierie;
- les autres transporteurs spécialisés utilisent des remorques spéciales pour transporter des voitures et camions depuis l'usine de fabrication jusque chez le concessionnaire, ainsi que les services de messageries qui acheminent le courrier et les petits colis au moyen de différents types de camions.

Le tableau 11-1 compare les recettes des entreprises de camionnage pour compte d'autri selon le type de marchandises transportées.

TABLEAU 11-1 : RECETTES DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR SEGMENT DE MARCHÉ, 1997 – 1999

	Recettes (Millions de dollars)			------ *% du total* ------		
	1997	*1998*	*1999*	*1997*	*1998*	*1999*
Marchandises générales	8 363,0	8 902,0	10 064,4	58,6	59,8	62,2
Solides en vrac	971,0	1 091,8	1 189,6	6,8	7,3	7,4
Liquides en vrac	1 235,0	1 069,6	1 013,1	8,7	7,2	6,3
Produits forestiers	794,1	721,4	828,8	5,6	4,8	5,1
Déménageurs	523,2	454,8	466,6	3,7	3,1	2,9
Autres produits spécialisés	2 385,0	2 648,5	2 618,3	16,7	17,8	16,2
Total	**14 271,3**	**14 888,1**	**16 180,7**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Note : Camionneurs pour compte d'autrui aux recettes annuelles égales ou supérieures à 1 M$.

Source : Statistique Canada, "Supplément annuel (Q5) de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1997-99.

Les services de camionnage privés sont des services de transport offerts par une entreprise qui transporte ses propres marchandises. Ils font partie intégrante du réseau de distribution d'une entreprise et fournissent souvent un service de soutien logistique à l'entreprise à laquelle ils appartiennent. Ces entreprises sont généralement des distributeurs détaillants de produits de consommation, des

producteurs de produits chimiques, des entreprises de pâtes et papiers, des distributeurs de boissons et des distributeurs grossistes de produits agricoles.

En plus de transporter leurs propres marchandises, les transporteurs privés, surtout ceux qui transportent des marchandises sur de grandes distances à bord de leurs propres tracteurs semi-remorques, peuvent obtenir des permis de transporter des marchandises pour compte d'autrui pour d'autres entreprises. En vertu de ces permis d'exploitation, ces entreprises se posent donc en rivales directes des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. De plus, les entreprises qui possèdent leur propre parc peuvent recourir à des transporteurs pour compte d'autrui pour satisfaire à une partie de leurs besoins en matière de transport de marchandises. Les différences entre les transporteurs privés et les transporteurs pour compte d'autrui sont de plus en plus floues étant donné que les transporteurs privés font concurrence aux transporteurs pour compte d'autrui pour les charges transportées lors des voyages de retour afin de réduire les kilomètres parcourus à vide.

PRINCIPALES COMPOSANTES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

En 1999, les transporteurs de marchandises générales ont dominé le secteur du transport pour compte d'autrui, en concentrant près de 60 % des recettes pour compte d'autrui.

Le tableau 11-2 classe les principales entreprises pour compte d'autrui établies au Canada selon la taille de leur parc de véhicules. Il indique également le nombre d'employés de chaque entreprise et de ses filiales.

La figure 11-3 indique le nombre de transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles ont été égales

TABLEAU 11-2 : CINQUANTE PREMIERS TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LE NOMBRE DE VÉHICULES, 2000

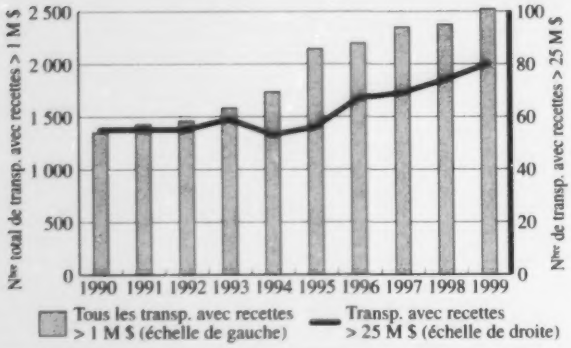
Rang	*Entreprise*	*Total de véhicules*[1]	*Total d'employés*
1	TransForce	4 930	2 525
	- Cabano Kingsway Transport	2 338	1 550
	- Groupe Papineau	1 518	509
	- Thompson's Transfer	453	238
2	Trimac Transportation Services	4 435	2 416
3	SLH Transport	3 795	1 050
4	Paul's Hauling Group	3 757	1 669
	- Paul's Hauling	1 221	352
	- Westcan Bulk Transport	1 593	507
	- Gardewine North	943	810
5	TransX	3 751	1 864
6	Mullen Transportation Inc.	3 530	2 109
	- Mullen Trucking	1 049	776
	- Cascade Carriers	632	248
	- Grimshaw Trucking	443	268
	- Mill Creek Motor Freight	855	522
7	Contrans Corp.	3 520	1 655
	- Brookville Transport	1 222	585
	- Laidlaw Carriers	1 692	842
	- Christie Transport	403	147
8	Robert Transport/Groupe Robert	3 390	1 745
9	Clarke Inc.	3 325	1 900
10	J.D. Irving Ltd.	3 070	2 144
	- Midland Transport	1 570	1 413
	- RST Industries	470	226
	- Sunbury Transport	1 030	505
11	Day & Ross Transportation Group	2 936	3 761
	- Day & Ross	1 959	2 146
	- Fastrax	420	239
12	Schneider National Carriers Canada	2 800	765
13	Westminster Holdings	2 560	2 030
	- Highland Transport	2 175	655
14	Armour Transportation System	2 371	1 349
15	Allied Systems Canada	2 300	1 560
16	Challenger Motor Freight	2 116	760
17	BLM Group Inc.	2 089	1 350
18	Kindersley Transport Group	2 086	1 021
	- Kindersley Transport	1 668	838
19	Canadian Freightways Group	2 080	N/D
	- Canadian Freightways	1 082	N/D
20	Gerth Transport	2 041	680
21	Tri-Line Group	1 820	812
	- Tri-Line Expressways	1 667	671
22	XTL Transport	1 785	680
23	Reimer Express Lines	1 668	1 717
24	TCT Logistics	1 664	1 450
25	Bison Transport	1 648	721
26	TST Solutions Inc. Group	1 614	1 474
27	Vitran Corp.	1 604	1 022
28	Wilson's Truck Lines	1 556	400
29	SGT 2000	1 532	635
30	FTI Inc. Canada	1 500	330
31	Canada Cartage System	1 383	668
32	H&R Transport	1 380	1 075
33	Arnold Bros. Transport	1 376	759
34	Landtran Systems	1 374	770
35	Yanke Group	1 357	845
36	Verspeeten Cartage	1 347	473
37	Kleysen Transport	1 345	800
38	Bruce R. Smith Ltd.	1 335	480
39	Hunterline Group	1 269	472
	- Hunterline Trucking	426	342
	- Front Runner Freight	843	N/D
40	Erb Group of Companies	1 262	1 021
	- Erb International	473	191
	- Erb Transport	789	830
41	Guilbault Transport Group	1 249	665
42	Manitoulin Transport Group	1 201	N/D
	- Manitoulin Transport	701	N/D
43	Cooney Group	1 175	330
44	Quik X Transportation	1 170	880
45	Thibodeau Transport Group	1 158	644
46	Purolator Courier	1 123	13 022
47	Canadian American Transportation	1 053	383
48	Penner International	1 038	333
49	Seaboard Liquid Carriers	980	N/D
	- Harmac Transportation	650	275
50	Kriska Transportation	964	461

Note : Les données sont présentées comme dans la source. Il se peut que le total ne corresponde pas aux données indiquées vu que certaines des filiales les plus petites sont exclues, faute de données. Certaines des fusions dont il est question au début de cette section ne sont pas comprises dans cet article vu que celui-ci a été publié avant les fusions en question.

1 Le nombre total de véhicules englobe les camions, les tracteurs et les semi-remorques, y compris les matériels des propriétaires-exploitants domiciliés au Canada.

Source : Today's Trucking, mars 2000, « Canada's Top 100 For-Hire Fleets, 2000 »

FIGURE 11-3 : NOMBRE DE TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI AYANT ENREGISTRÉ DES RECETTES ANNUELLES ÉGALES OU SUPÉRIEURES À 1 MILLION $, 1990 – 1999



Source : Statistique Canada, Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (1990-1993); Supplément annuel (Q5) de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (1994-1998)

ou supérieures à 1 million $ entre 1990 et 1999. Le nombre total de transporteurs pour compte d'autrui a augmenté depuis 1990. Cette hausse est partiellement attribuable au nouveau cadre utilisé par Statistique Canada depuis 1995 dans son enquête sur les transporteurs routiers de marchandises. Le nombre de très gros transporteurs, dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions $, a fluctué entre 55 et 80 au cours de cette période.

Le tableau 11-3 illustre la part en pourcentage du total des recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur entre 1991 et 1999 pour les catégories suivantes : transporteurs ayant un chiffre d'affaires annuel égal ou supérieur à 25 millions $; entre 12 et 25 millions $; entre 1 et 12 millions $; et inférieur à 1 million $.

Entre 1991 et 1995, les recettes des transporteurs ayant un chiffre d'affaires supérieur à 25 millions $ en pourcentage des recettes totales de l'industrie ont régulièrement baissé, alors que le nombre effectif de transporteurs appartenant à cette catégorie est demeuré relativement stable. Cela indique sans doute une baisse du niveau de concentration de l'industrie durant cette période. La part de leurs recettes par rapport au total des recettes de l'industrie a reculé de 33 % en 1991 à 25,1 % en 1995. Cette part est demeurée stable à 25,7 % au cours des deux années qui ont suivi, puis elle a atteint 28,2 % en 1999, reflétant le niveau accru d'acquisitions et de fusions dans l'industrie du camionnage au cours des deux dernières années.

Au cours de la même période, 1991 à 1995, il y a eu une augmentation comparable de 10 % dans la part des recettes générées par les transporteurs ayant un chiffre d'affaires entre 12 millions $ et 25 millions $. Cette part relative a chuté quelque peu au cours des deux dernières années, passant de 21,8 % en 1997 à 16,7 % en 1999.

La part du total des recettes de l'industrie touchées par les transporteurs ayant un chiffre d'affaires se situant entre 1 et 12 millions $ a fluctué autour de 40 % entre 1991 et 1999. Les petits transporteurs dont le chiffre d'affaires est inférieur à 1 million $ ont vu leur part des recettes augmenter à 17 % en 1999.

SERVICES DE MESSAGERIES

En 2000, le marché global des services de messageries canadiens, que l'on définit comme l'ensemble des lettres, des enveloppes, des sachets (sachets en plastique pouvant recevoir de gros documents ou de petits colis), des caisses et des cartons ayant leur point d'origine au Canada, a touché des recettes estimatives de 4,7 milliards $. Près de 2,1 millions de colis ont été manutentionnés par les services de messageries quotidiennement et la recette moyenne par colis s'est élevée à 8,88 $.

Le secteur des messageries comporte deux grands segments :

- Les *envois livrés le lendemain ou plus tard* sont livrés au moins un jour après le jour où ils sont ramassés. Ce segment est évalué à 4 milliards $ et il a assuré le transport de 1,6 million de colis par jour en 2000, soit

TABLEAU 11-3 : RÉPARTITION DES RECETTES TOTALES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LA TAILLE DU TRANSPORTEUR, 1991 – 1999

	Transporteurs moyens (de 1 à 12 M$)		*Gros transporteurs (de 12 à 25 M$)*		*Principaux transporteurs (Plus de 25 M$)*		*Petits transporteurs (Moins de 1 M$)*		*Total général*
Année	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*
1991	4 028,8	40,3	1 107,6	11,1	3 298,2	33,0	1 562,4	15,6	9 997,0
1992	4 217,4	41,8	1 072,2	10,6	3 256,1	32,3	1 537,3	15,2	10 082,9
1993	4 542,9	41,0	1 268,0	11,4	3 411,1	30,8	1 868,2	16,8	11 090,2
1994	5 212,8	40,4	2 208,5	17,1	3 541,4	27,5	1 929,9	15,0	12 892,6
1995	5 460,6	38,3	3 090,0	21,7	3 576,9	25,1	2 113,4	14,8	14 240,9
1996	5 731,8	37,6	3 453,2	22,7	3 917,7	25,7	2 127,1	14,0	15 229,8
1997	6 530,4	40,1	3 553,1	21,8	4 187,7	25,7	2 017,0	12,4	16 288,2
1998	6 591,6	36,8	3 280,5	18,3	5 015,9	28,0	3 017,5	16,9	17 905,5
1999	7 429,7	38,1	3 248,2	16,7	5 502,8	28,2	3 320,0	17,0	19 500,7

Note : Camionneurs pour compte d'autrui aux recettes annuelles égales ou supérieures à 30 milliers$.

Sources : Transports Canada, tiré de données de Statistique Canada. Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (1990-99); Supplément annuel (Q5) de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (1994-99); les recettes des petits transporteurs ont été estimées par Transports Canada (1998 et 1999)

SYSTÈMES DE TRANSPORT INTERMODAUX

Le transport intermodal ne cesse de prendre de l'ampleur, et il se peut que de nouvelles formes de technologies intermodales contribuent à cette croissance. Le système RoadRailer (en vertu duquel des remorques routières modifiées sont mises sur rails et tractées comme des trains) est en service depuis un certain nombre d'années, et vient tout récemment d'être rejoint à titre expérimental par le Iron Highway et le système utilisé par Ecorail de conception canadienne.

Le Iron Highway est une forme de ferroutage offrant un module composé de deux unités motrices et d'un pont continu de 1 200 pieds (366 mètres) qui peut accueillir jusqu'à 20 remorques de 53 pieds de long (16 mètres). Plusieurs modules peuvent être rattachés pour constituer un train de longueur conventionnelle. Ce système a pour but d'attirer le trafic de ferroutage des entreprises de camionnage et des transporteurs privés pour compte d'autrui et il est particulièrement bien adapté au transport sur des distances moyennes entre les secteurs urbains.

À l'instar du RoadRailer, l'Ecorail repose sur un service sans wagons, ce qui veut dire que la remorque routière ou le châssis porte-conteneurs est utilisé comme un wagon de chemin de fer. Pour les mouvements ferroviaires, on installe des bogies sous chaque extrémité de la remorque. Cette technologie est conçue de manière à être transférable partout où les voies sont au même niveau que la chaussée; elle ne nécessite aucune infrastructure ou équipement de déchargement spécialisé. On espère que ce système se révélera utile dans les endroits éloignés.

85 % des recettes totales des services de messageries et 78 % du volume. Ce segment est éminemment concentré entre cinq grandes compagnies qui, ensemble, représentent 85 % des recettes des envois livrés le lendemain. Parmi ces transporteurs, mentionnons la Société canadienne des postes, Canpar, DHL, FedEx Express, FedEx Ground, Loomis, Purolator, TNT Express Worldwide et United Parcel Service.

- Les envois livrés le même jour sont livrés le jour même où ils sont ramassés. La valeur de ce segment a été de 687 millions $ et il a assuré le transport de 446 000 colis par jour en 2000, soit 15 % des recettes totales des services de messageries et 22 % du volume. Ce marché est éminemment morcelé, les neuf premières compagnies concentrant moins de 20 % des recettes totales des envois livrés le même jour.

Les services de messageries livrent des lettres, des enveloppes, des sacs, des boîtes et des cartons au Canada et partout dans le monde. Le gros des activités de ce secteur consiste à transporter des colis au Canada. En 2000, le segment intérieur de ce secteur a représenté 95 % du volume total et 84 % des recettes totales.

Le Canada reçoit également un gros volume d'envois par messageries en provenance des États-Unis et d'autres pays du monde. En 2000, l'importance du marché des envois destinés au Canada est évaluée à 1,3 milliard $US et à 58,1 millions de colis transportés (les États-Unis représentant plus de 80 % de ce total).

Un certain nombre de tendances ont caractérisé les services de messageries en 2000, notamment la croissance attribuable à Internet; le nombre croissant de concurrents cherchant à conquérir une part du marché des expéditions directes par Internet; l'adoption constante de nouvelles technologies pour réduire les coûts et améliorer les services à la clientèle; une plus grande stabilisation des prix; la poursuite des fusions et des acquisitions; et la difficulté croissante d'attirer et de retenir des employés.

Le tableau 11-4 illustre les volumes et les recettes estimatifs des compagnies de messageries canadiennes en 1998.

TABLEAU 11-4 : COMPAGNIES DE MESSAGERIES CANADIENNES SELON LES RECETTES ET LES VOLUMES ESTIMATIFS, 1998–2000

Année	*Volume quotidien (milliers de colis)*[1]	*Recettes annuelles (million $)*	*Recette moyenne par colis*
1998	1 906	3 995	8,32
1999	2 001	4 311	8,55
2000	2 091	4 658	8,88

1 Comprenant les services d'expéditions "même journée" et "lendemain", fondé sur le nombre de jours d'affaire (252 journées en 1998 et 1999, 251 journées en 2000).

Source : Canadian Courier Market Size, Structure and Fleet Analysis Study, Infobase Marketing Inc., janvier 2001

PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS

Les propriétaires-exploitants représentent une autre composante importante de l'industrie du camionnage. Ceux-ci travaillent en vertu de contrats de transport pour des transporteurs pour compte d'autrui ou des camionneurs privés, en général avec leurs propres tracteurs. En 1998, on recensait plus de 41 000 propriétaires-exploitants au Canada; un peu plus de la moitié travaillaient à contrat pour les transporteurs ayant leur siège en Ontario et au Québec, et un tiers en Alberta et en Colombie-Britannique. Un peu moins de 80 % des propriétaires-exploitants travaillent à contrat pour des transporteurs pour compte d'autrui.

Le tableau 11-5 indique le nombre de propriétaires-exploitants travaillant à contrat par type de transporteur, ainsi que leurs recettes par province en 1998.

TABLEAU 11-5 : NOMBRE DE PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS PAR TYPE DE TRANSPORTEUR, 1998

	Transporteurs pour compte d'autrui	*Transporteurs privés*	*Les deux*	*Total*	*Recettes (millions $)*
Terre-Neuve	339	112	28	479	65,4
Île-du-Prince-Édouard	94	49	9	152	33,5
Nouvelle-Écosse	698	213	114	1 025	154,0
Nouveau-Brunswick	1 223	342	92	1 657	269,4
Québec	4 173	1 651	408	6 232	978,0
Ontario	10 535	3 300	1 064	14 899	2 035,5
Manitoba	1 896	314	150	2 360	333,8
Saskatchewan	1 456	473	139	2 068	320,9
Alberta	4 109	1 547	656	6 312	1 032,1
Colombie-Britannique	3 588	1 347	866	5 801	827,2
Yukon	21	22	8	51	8,3
Territoires du Nord-Ouest	17	0	4	21	3,0
Canada	**28 149**	**9 370**	**3 538**	**41 057**	**6 061,1**

Source : Statistique Canada, Bulletin de service Transports terrestre et maritime, cat. 50-002

FAILLITES

Les faillites sont à peu près aussi fréquentes dans l'industrie du camionnage que dans l'économie en général, même si l'on constate des différences à certaines périodes. Comme l'illustre le tableau 11-6, les

ÉTUDE SUR L'IMPORTANCE DU MARCHÉ, LA STRUCTURE ET L'ANALYSE DU PARC DES COMPAGNIES CANADIENNES DE MESSAGERIES

Une étude commanditée en 2000 par la Direction des politiques des transporteurs routiers de Transports Canada, l'Étude sur l'importance du marché, la structure et l'analyse du parc de l'industrie canadienne des services de messageries, contient des renseignements détaillés sur l'évolution de l'importance et de la structure du marché canadien des messageries depuis deux ans et sur les principaux facteurs qui ont touché la croissance et les tendances des principaux marchés. Cette étude fournit également une illustration assez détaillée du parc qu'utilisent les compagnies canadiennes de messageries.

Fondée sur une combinaison de méthodes de collecte de données primaires et secondaires, cette étude révèle que 527 millions de colis (d'un poids unitaire inférieur à 150 lb) ayant généré des recettes annuelles de 4,7 milliards $ ont été livrés par les compagnies canadiennes de messageries en 2000.

La croissance annuelle composée de l'industrie entre 1998 et 2000 est évaluée à 4,7 % au chapitre du volume et à 8 % sur le plan des recettes. La vigueur de l'économie canadienne au chapitre des exportations et des échanges intérieurs est la principale raison de cette croissance dynamique.

On peut subdiviser le secteur des messageries en deux grands segments :
- les envois livrés le lendemain ou plus tard, qui sont livrés au moins 24 heures après le jour où ils sont ramassés. Ce segment du marché englobe les envois livrés au Canada, aux États-Unis et dans d'autres pays du monde;
- les envois livrés le même jour qui sont livrés le jour même où ils sont ramassés. Par définition, il s'agit essentiellement de livraisons locales et (ou) régionales.

Le segment des envois livrés le lendemain représente le gros de l'activité globale des compagnies de messageries (79 % du volume et 85 % des recettes). Parmi les autres faits importants qui ont un rapport avec l'importance et la structure de l'industrie, il faut mentionner les suivants :
- les envois intérieurs, ou ceux qui sont ramassés et livrés au Canada, représentent 95 % du volume et 84 % des recettes;
- les envois express, ou ceux qui sont livrés soit le même jour où ils sont ramassés, soit le lendemain avant midi, font l'objet d'un suivi détaillé et sont assortis d'une garantie de livraison. Ils représentent 25 % du volume et 55 % des recettes;
- les colis (par opposition aux lettres) représentent 76 % du volume et 80 % des recettes;
- la part provinciale du marché suit de près la répartition du produit intérieur brut, l'Ontario concentrant 46 % des activités de l'industrie, suivi du Québec, à hauteur de 21 %, et de la Colombie-Britannique, à hauteur de 14 %;
- même si l'on estime à 2 400 les compagnies de messageries qui exercent leurs activités au Canada, le marché est fortement concentré entre un certain nombre de concurrents de « niveau 1 » (que l'on définit comme les entreprises qui ont un chiffre d'affaires annuel supérieur à 25 millions $). Les concurrents de niveau 1 détiennent 68 % du volume et 63 % des recettes.

Le Canada reçoit également un important volume de messageries en provenance des États-Unis et d'autres pays du monde. En 2000, l'importance du marché des messageries destinées au Canada est évaluée à 1,3 milliard $US et à 58,1 millions de colis (les États-Unis représentant plus de 80 % de ce total).

En 2000, on estime que 24 700 véhicules ont assuré le ramassage et la livraison des envois par messageries au Canada. Les fourgonnettes avec portes coulissantes latérales représentent la majeure partie (52 %) du parc des compagnies canadiennes de messageries, et sont suivies des fourgons (20 %). Parmi les autres grands paramètres du parc de véhicules des compagnies canadiennes de messageries, mentionnons les suivants :
- plus de la moitié (ou près de 53 %) sont des véhicules appartenant aux compagnies (le reste appartient à des propriétaires indépendants ou sont loués);
- en moyenne, chaque véhicule parcourt 51 239 km par an;
- l'essence concentre la majeure partie (58 %) des achats de carburant, suivie du carburant diesel, à hauteur de 37 %;
- environ 64 % des véhicules utilisent un type quelconque de technologie de bord. Les données et les radios cellulaires sont les plus courantes (elles sont présentes respectivement dans 45 % et 23 % des véhicules);
- l'âge moyen des véhicules est de 4,9 ans;
- la capacité moyenne ou le pourcentage du poids autorisé total qui peut être légalement transporté est de 68,7 %;
- la grande majorité des kilomètres parcourus le sont au Canada (plus de 95 %);
- le carburant représente plus de 50 % du total des charges d'exploitation du parc (à l'exclusion des salaires et des avantages sociaux des chauffeurs).

Entre 2000 et 2003, on s'attend à ce que le marché global des messageries ayant leur origine au Canada (exception faite des colis destinés au Canada) atteigne 5,8 milliards $ de recettes annuelles et 604,8 millions de colis. En pourcentage, cela équivaut à un taux de croissance annuel composé de 7,5 % pour les recettes et de 4,3 % pour le volume.

L'un des principaux moteurs de la croissance de ce secteur sera le rendement global de l'économie (qui, même s'il n'est pas aussi vigoureux que depuis deux ans, devrait néanmoins se poursuivre). On s'attend également à ce qu'Internet et le commerce électronique jouent un rôle appréciable dans la croissance future de l'industrie.

L'effet d'Internet sur le secteur des messageries au Canada peut être envisagé dans quatre grandes optiques :
- fonctionnalité : les compagnies de messageries de tous les types et de toutes les tailles se sont dotées d'Internet pour améliorer les méthodes commerciales existantes, les services à la clientèle, etc. (ordonnancement des ramassages en ligne, suivi, etc.);
- nouveaux services : de nombreuses compagnies de messageries offrent de nouveaux services qui dépassent le transport matériel des marchandises grâce à Internet (comme la livraison assurée de documents, etc.);
- compétitivité : Internet a favorisé l'entrée de nombreux concurrents électroniques (p. ex. nowdocs.com, etc.) et a entraîné un regain d'intérêt pour les services de livraison de petits colis parmi les fournisseurs de services de gros envois comme LTL et les entreprises de camionnage;
- volume : Internet exerce une profonde influence et continuera de le faire sur les volumes, les caractéristiques des envois, etc. Par exemple, la généralisation du courrier électronique et la décision récente de nombreux gouvernements d'accepter les documents envoyés par voie électronique comme étant légaux réduiront la nécessité d'envoyer des lettres et des documents. En revanche, on peut s'attendre à une augmentation du nombre de colis expédiés à cause de la croissance du modèle de chaîne d'approvisionnement en direct sur lequel le commerce électronique repose essentiellement.

Si l'on examine l'effet d'Internet et du commerce électronique sur les volumes de l'industrie, voici les principales conclusions que l'on peut en tirer :
- à peine plus de 12 % de toutes les recettes des compagnies de messageries en 2000 sont attribuables à l'élément exécution (livraison) des achats par Internet (57,1 millions $);
- 75 % des recettes des compagnies de messageries qui se rattachent à la livraison des achats de produits par Internet proviennent des entreprises;
- si l'on se base sur les prévisions de plusieurs tribunes Internet, un peu plus de 50 % des recettes globales des compagnies de messageries proviendront de l'internet en 2003 (contre 12 % en 2000).

Outre Internet et le commerce électronique, un certain nombre d'autres tendances de l'industrie continueront d'avoir des conséquences sur l'industrie canadienne des messageries, notamment la concurrence accrue des administrations postales; l'adoption constante de nouvelles technologies visant à réduire les coûts et à améliorer les services à la clientèle; la transition à la prestation de services d'information; la poursuite des fusions et des acquisitions; et les difficultés croissantes que l'on a à attirer et à retenir des employés qualifiés.

Comme en témoigne ce rapport, l'industrie canadienne des messageries est un élément appréciable, vigoureux et en plein essor des stratégies de gestion de la chaîne d'approvisionnement de nombreuses entreprises qui contribue de manière appréciable au succès et au bien-être de l'économie canadienne dans son ensemble.

Source : Étude sur l'importance, la structure et l'analyse du parc des compagnies de messageries, Infobase Marketing Inc., janvier 2001

TABLEAU 11-6 : NOMBRE ANNUEL DE FAILLITES DES ENTREPRISES, DE CAMIONNAGE PAR RÉGION, 1990 – 2000

Année	Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Provinces des Prairies	Colombie-Britannique et territoires	Total camionnage	Total économie
1990	57	142	147	213	97	656	11 642
1991	98	107	191	223	143	762	13 496
1992	70	119	188	171	88	636	14 317
1993	70	91	152	130	56	499	12 527
1994	37	67	88	125	33	350	11 810
1995	31	81	58	141	34	345	13 258
1996	74	90	107	197	59	527	14 229
1997	82	119	164	178	58	601	12 200
1998	39	71	121	158	54	443	10 791
1999	46	104	143	249	56	598	10 026
2000	61	133	203	303	44	744	10 055

Note : Les industries du transport par camion comprennent le transport de marchandises générales, le déplacement et l'entreposage de biens usagés, le vrac liquide, les produits secs en vrac, les produits forestiers ainsi que d'autres industries de transport par camion.

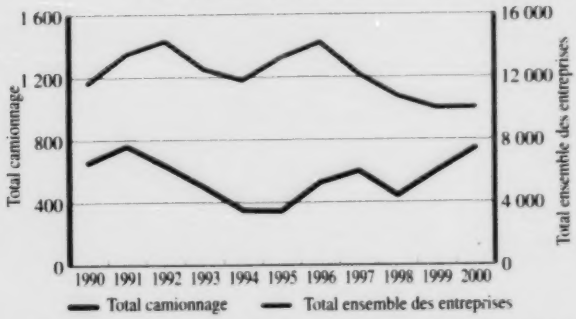
Source : Industrie Canada, Bureau du surintendant des faillites

faillites des entreprises de camionnage ont reculé rapidement entre 1991 et 1994, pour se stabiliser en 1995, avant d'augmenter à nouveau en 1996 et 1997. Après une baisse en 1998, le nombre de faillites a connu une nouvelle hausse en 1999, suivi d'une autre en 2000.

Les faillites ou autres départs de l'industrie du camionnage n'ont pas de graves répercussions sur la prestation des services de transport de marchandises. La majorité des faillites des entreprises de camionnage concernent de petits exploitants d'un ou deux camions et également des entreprises qui se livrent à des activités auxiliaires en dehors des services de camionnage.

La figure 11-4 compare le nombre de faillites dans l'industrie du camionnage au nombre enregistré dans l'économie en général entre 1990 et 2000.

FIGURE 11-4 : COMPARAISON DU NOMBRE DE FAILLITES DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE ET DE L'ENSEMBLE DES ENTREPRISES, 1990 – 2000



Note : Les industries du transport par camion comprennent le transport de marchandises générales, le déplacement et l'entreposage de biens usagés, le vrac liquide, les produits secs en vrac, les produits forestiers ainsi que d'autres industries de transport par camion.

Source : Industrie Canada, Bureau du surintendant des faillites

INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS/AUTOCAR

À cause des recoupements entre les divers segments de ce marché, il est plus facile de présenter les données sur l'industrie de l'autobus/autocar sous l'angle des secteurs d'activités, d'autant plus que tous les secteurs de l'industrie déclarent des recettes dans chacune des catégories d'activités.

L'industrie canadienne du transport par autobus/autocar recouvre six grands secteurs d'activités, les trois principaux étant les liaisons interurbaines par autocar, les transports en commun et le transport scolaire. Le secteur des liaisons interurbaines par autocar est subdivisé en deux groupes : les services réguliers et les services affrétés. Les services touristiques offrent essentiellement des services d'excursion sur des routes fixes et vendent des sièges individuellement, et les transporteurs d'affrètement louent tout un véhicule à un groupe. Les services de navette assurent essentiellement la desserte des aéroports et des gares ferroviaires.

À une exception près, l'industrie canadienne des services réguliers par autobus/autocar est à vocation essentiellement régionale. L'exception est le réseau exploité par le groupe Laidlaw (Greyhound, Grey Goose, Voyageur Colonial et plusieurs autres), qui offre des services internationaux, des services nationaux entre Montréal et le sud de l'Ontario et la côte du Pacifique, ainsi que d'importants services locaux et régionaux en Ontario, au Manitoba, en Alberta et en Colombie-Britannique.

La concurrence directe entre les entreprises d'autobus/autocar se limite actuellement au couloir Edmonton–Calgary–Fort McMurray (Greyhound et Red Arrow) et à certaines routes du sud de l'Ontario, en particulier autour de Toronto et dans le couloir Toronto–Niagara (Greyhound, Trentway, Penetang–Midland Coach Lines, Ontario Northland).

Dans tous les secteurs, les transporteurs de toutes les tailles offrent un amalgame de services. Le plus gros transporteur canadien, Laidlaw Inc., de Burlington (Ontario), est avant tout un exploitant de services de transport scolaire. L'entreprise étant propriétaire de Greyhound, Laidlaw est aussi le plus gros transporteur régulier à la fois au Canada et aux États-Unis. À l'autre extrémité de l'échelle, la plupart des petits exploitants de services de transport scolaire fournissent également des services affrétés. Parmi les transporteurs d'affrètement, Trentway-Wagar (Coach USA) est également un important exploitant de services réguliers en Ontario et au Québec. Pratiquement tous les transporteurs réguliers offrent au moins certains services affrétés, à l'instar de bon nombre d'exploitants de services de navette. Ces recoupements entre les différents secteurs de l'industrie font qu'il est difficile de décrire la taille des segments réguliers et affrétés.

Le tableau 11-7 résume les recettes selon la source pour la même année.

TABLEAU 11-7 : SOMMAIRE DES RECETTES, PAR SOURCE, 1999

	Exploitants d'autocars interurbains	*Exploitants d'autocars affrétés*	*Exploitants d'autobus scolaires*	*Transporteurs urbains*	*Total*
Nombre d'entreprises[2]	**28**	**162**	**806**	**66**	**1 062**
Origine des recettes		(Millions de dollars)			
Services interurbains réguliers	65,9	26,9	143,1	0,0	235,8
Services affrétés, d'excursion et de navette	9,7	205,8	132,7	4,2	352,4
Transport scolaire	2,4	18,7	893,8	0,4	915,3
Services de transport urbain	2,2	16,8	36,8	1 761,3	1 817,0
Autres services voyageurs/ recettes d'exploitation	9,4	63,1	57,2	89,2	218,5
Messageries	16,6	2,3	69,3	0,0	88,2
Total (subventions exclues)	**106,2**	**333,5**	**1 332,8**	**1 854,7**	**3 627,2**
Subventions[3]	0,3	0,1	2,1	2 559,8	2 562,2
Total	**106,5**	**333,6**	**1 334,9**	**4 414,5**	**6 189,5**

1 Comprend les services affrétés, les navettes et les excursions.
2 Inclut les opérateurs de services d'autobus ayant des recettes annuelles supérieures à 200 000 $.
3 Englobe les subventions d'exploitation et d'immobilisations versées aux transporteurs urbains.

Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – 1999

ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2000

CHANGEMENTS D'ORDRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Examen de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*

En mars 1999, le ministre fédéral des Transports a proposé des modifications à la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (projet de loi C-77), notamment des mesures visant la déréglementation économique de l'industrie de l'autobus/autocar sur un délai de deux ans.

Après le dépôt du projet de loi C-77, on a vite compris que la déréglementation provisoire de l'industrie de l'autobus/autocar serait inacceptable aux yeux de certaines provinces et de plusieurs segments de l'industrie. Le 2 mars 2000, le ministre a donc déposé des modifications révisées (projet de loi C-28). À la suite de l'élection fédérale de novembre 2000, les modifications proposées ont été à nouveau déposées devant le Parlement et le Sénat (projet de loi S-3) le 31 janvier 2001.

Événements dans l'industrie

En 2000, la société FirstGroup PLC (Londres, Royaume-Uni) a fait l'acquisition du Hertz Group of Companies, ayant son siège à Regina. Les 13 entreprises qui forment le groupe Hertz se livrent principalement à la vente et à l'entretien d'autobus scolaires en Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Tout au long de l'an 2000, la situation financière de Laidlaw a beaucoup retenu l'attention. Même si Laidlaw a déclaré que ses activités dans le secteur du transport par autobus/autocar au Canada et aux États-Unis demeuraient rentables, elle a néanmoins déclaré d'importants déficits en 1999 et en 2000. Laidlaw poursuit sa restructuration.

SECTEURS D'ACTIVITÉS

Comme en témoigne le tableau 11-7, les recettes totales de l'industrie de l'autobus/autocar en 1999 se sont chiffrées à 6,2 milliards $. Les subventions représentent 41 % du total ou 2,6 milliards $. En excluant les subventions, les sources principales de recettes de l'industrie sont le transport en commun urbain qui totalise 1,8 milliard $, ou la moitié des recettes totales de l'ensemble de l'industrie, suivi des services de transport scolaire avec 25 % des recettes totales, les services affrétés, excursions et navettes (9,7 %) et les services réguliers et affrétés (6,5 %).

La ventilation des recettes par gamme de services révèle mieux que tout autre indicateur les rapports intersectoriels de cette industrie. Le secteur du transport scolaire, par exemple, dont les recettes se chiffrent à 143 millions $, n'est pas seulement beaucoup plus important que l'un quelconque des autres, mais également le plus gros pourvoyeur de services réguliers[6]. Dans l'ensemble, la formule des gammes de services offre la meilleure indication de la croissance ou de la baisse relative des services réguliers et des services affrétés.

TABLEAU 11-8 : RECETTES DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOCAR/AUTOBUS, PAR SECTEUR ET TYPE DE SERVICES, 1995 – 1999

	(Millions de dollars)					*Écart en pourcentage*
Type d'opérations	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*1995 - 1999*
Transporteurs interurbains	330,9	314,3	301,2	128,9	106,2	(67,9)
Exploitants d'autocars affrétés, excursions et navettes	275,7	301,4	289,5	339,8	333,5	21,0
Exploitants d'autobus scolaires	1 054,9	1 032,2	1 023,0	1 286,6	1 332,8	26,3
Transporteurs urbains	1 545,3	1 621,4	1 712,3	1 743,8	1 854,7	20,0
Total (subventions exclues)	**3 206,8**	**3 269,3**	**3 326,0**	**3 499,1**	**3 627,2**	**13,1**
Subventions	2 036,0	2 056,2	2 137,1	2 386,2	2 562,2	25,8
Recettes totales	**5 242,8**	**5 325,5**	**5 463,1**	**5 885,3**	**6 189,5**	**18,1**
Type de services						
Services réguliers	245,8	247,9	241,3	240,1	235,8	(4,0)
Services affrétés, excursions et navettes	317,9	334,2	316,4	368,7	352,4	10,8
Transport scolaire	864,5	832,2	825,7	893,5	915,3	5,9
Transport en commun urbain	1 483,8	1 574,1	1 672,2	1 694,0	1 817,0	22,5
Autres services voyageurs/ recettes d'exploitation	216,2	196,3	191,2	216,2	218,5	1,1
Messageries	78,6	84,6	79,4	86,6	88,2	12,2
Total (subventions exclues)	**3 206,8**	**3 269,3**	**3 326,0**	**3 499,1**	**3 627,2**	**13,1**
Subventions	2 036,0	2 056,2	2 137,1	2 386,2	2 562,2	25,8
Recettes totales	**5 242,8**	**5 325,5**	**5 463,1**	**5 885,3**	**6 189,5**	**18,1**

1 À partir de 1998, des transporteurs de services réguliers interurbains sont rapportés sous la rubrique transport scolaire à cause de la consolidation de rapports financiers suite à des fusions et des acquisitions.

Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, compilations spéciales.

6 En 1998-99, la proportion élevée des recettes des services interurbains rapportées sous l'activité du transport scolaire par autobus vient de la consolidation des états financiers résultant de fusions et d'acquisitions, certains transporteurs exploitant des services interurbains rapportant désormais leurs recettes sous leur activité principale, soit le transport scolaire.

Comme l'illustre le tableau 11-8, l'industrie canadienne de l'autobus/autocar a vu ses recettes globales (à l'exclusion des subventions versées aux transports urbains) augmenter de 13 % entre 1995 et 1999. Selon le secteur, les recettes déclarées varient. Ces variations s'expliquent dans une large mesure par les rapports financiers consolidés résultant des fusions et des acquisitions, ainsi que du nouveau système de classification qu'utilise Statistique Canada, le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)[7].

INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME

L'industrie du transport maritime au Canada se compose de services intérieurs et transfrontaliers offerts par une flotte d'exploitants canadiens. Le commerce international est assuré en grande partie par des transporteurs étrangers dont les navires font escale dans les principaux ports du Canada. Ces dernières années, le secteur du transport maritime a connu de grandes réformes stratégiques et l'année 2000 n'a pas fait exception à la règle : elle a été marquée par un certain nombre d'événements importants et par l'avancement de certaines réformes législatives notoires.

ÉVÉNEMENTS MAJEURS DANS LE TRANSPORT MARITIME EN 2000[8]

RÉFORMES ET INITIATIVES EN MATIÈRE DE LÉGISLATION ET DE RÉGLEMENTATION

Loi sur la responsabilité en matière maritime

Le dépôt de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* marque un pas important dans la modernisation de la législation sur la responsabilité en matière maritime au Canada. L'objectif primordial de ce projet de loi est d'introduire pour la première fois un texte législatif visant à établir les responsabilités des transporteurs maritimes à l'égard des passagers. En même temps, cette loi introduit de nouvelles règles pour répartir les responsabilités dans les sinistres maritimes et elle regroupe sous une même loi tous les régimes de responsabilité existants en matière maritime.

Le Sénat a adopté cette loi, présentée comme projet de loi S-17, le 17 mai 2000. La loi a ensuite franchi les étapes à la Chambre des communes, a fait l'objet d'une seconde lecture le 6 octobre 2000 et a été soumise au Comité permanent des transports (CPT) peu avant la dissolution du Parlement. Le projet de loi a été à nouveau présenté au Sénat le 31 janvier 2001, sous le nom de Bill S-2. Il a été référé à la Chambre des Communes en deuxième lecture le 23 février 2001. Le bill a été référé au Comité permanent de la Chambre sur les transports et les opérations gouvernementales.

Modifications apportées à la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (LDCM)

À l'issue de l'examen de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* mené en 1999 avec de nombreuses consultations, Transports Canada a préparé des modifications à la loi en 2000. Le ministre a l'intention de présenter au Parlement un projet de loi incorporant ces modifications. Transports Canada tient à ce que la loi sur les conférences maritimes soit conforme à celle de ses principaux partenaires commerciaux, en particulier les États-Unis. Les modifications appuient également les objectifs de promouvoir un milieu d'exploitation concurrentiel à l'intérieur des conférences et de soutenir le commerce international du Canada. La loi vise à assurer que les expéditeurs canadiens ont accès à des services de lignes de transport maritime international suffisants à prix raisonnable.

Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada (Bill C-14)

La *Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada* (LMMC) est le principal texte de loi régissant les opérations des navires canadiens, ainsi que les opérations des navires étrangers dans les eaux sous juridictions canadiennes. C'est une des plus anciennes lois toujours actives au Canada. Une réécriture complète de cette loi a été entrepris et a été introduite à la Chambre des Communes le 8 juin 2000 sous le titre *Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada* (Bill C-35). Ce projet de loi vise à moderniser tous les aspects de l'actuelle loi. Le projet de loi permetterait une nouvelle approche pour sa mise en vigueur visant à encourager et promouvoir une conformité à partir de pénalités administratives, réservant le système de la cour seulement pour les délits sérieux.

Le Bill C-35 est mort au feuilleton lorsque le Parlement a été dissous. Il a été ré-introduit à la Chambre des Communes le 1er mars 2001 sous le nom de *Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada*, et a été référé au Comité permanent de la Chambre sur les transports et les opérations gouvernementales.

7 Après avoir signé l'Accord de libre-échange nord-américain en 1995, le Canada, les États-Unis et le Mexique ont conçu le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) en remplacement du Système de classification type des industries (CTI). Les entreprises de transport par autobus/autocar visées par le SCIAN comprennent les transporteurs urbains, les exploitants d'autocars interurbains et ruraux, les entreprises de transport scolaire, les exploitants d'autocars affrétés, les services de navette, de même que les autocars et autobus de tourisme et d'excursion.

8 Certaines initiatives ayant débuté en 2000, ou avant, qui ont été introduites formellement dans le processus législatif en 2001, sont aussi présentées dans cette sous-section.

LOI DÉROGATOIRE DE 1987 SUR LES CONFÉRENCES MARITIMES (LDCM)

Une conférence maritime est une association de transporteurs maritimes ayant pour objet de régir les taux de fret et conditions du transport par eau de marchandises qui leur sont confiées ou exerçant une influence à cet égard. La LDCM soustrait certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la *Loi sur la concurrence*. Aux termes de la LDCM, les conférences maritimes peuvent fixer collectivement les taux de fret et les niveaux de service, à la condition que les taux soient publiés dans un tarif déposé auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) et qu'elles aient déposé leur accord intra-conférence de la même manière. Les principaux partenaires commerciaux du Canada accordent des dérogations analogues à la législation sur la concurrence aux conférences maritimes.

Pour favoriser la concurrence intra-conférence et offrir aux expéditeurs un plus grand choix, et notamment un plus grand éventail de prix, la LDCM permet aux membres d'une conférence de conclure des « contrats d'exclusivité limitée » confidentiels et de prendre des mesures distinctes.

En outre, la LDCM permet au ministre des Transports de désigner un groupe d'expéditeurs comme représentant les intérêts des expéditeurs. C'est ainsi qu'il a désigné le Conseil des expéditeurs canadiens (CEC). Aux termes de la loi, les conférences doivent, sur demande, tenir une réunion avec le groupe d'expéditeurs désigné et lui fournir des renseignements suffisants pour le bon déroulement de la réunion. Le CEC a pour usage de rencontrer les conférences qui déposent des tarifs afin de discuter de leurs projets de plans d'activités, ainsi que de leurs taux de fret, de leurs suppléments et de leurs frais accessoires.

LES TRANSPORTS ET LES INITIATIVES INTERNATIONALES

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) — Comité des transports maritimes

Par l'entremise du Comité des transports maritimes, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a poursuivi ses travaux sur divers dossiers maritimes. On mentionnera en particulier un atelier sur la réforme de la réglementation du transport maritime international qui a porté sur les conférences maritimes et les questions se rattachant à l'application des lois antitrust.

Plus de 100 congressistes représentant des administrateurs de compagnies maritimes et de lois sur la concurrence, des armateurs, des expéditeurs et des transitaires ont participé à cet atelier. Ils ont pu exprimer ouvertement leurs points de vue sur des dossiers comme le retrait de l'immunité à l'égard des lois antitrust, l'établissement de tarifs communs aux conférences, les accords de capacité et les examens récents des lois sur les conférences intérieures dans les pays de l'OCDE.

Les expéditeurs veulent à tout prix que soit levée l'immunité antitrust des conférences, alors que les armateurs et un certain nombre de pays de l'OCDE soutiennent que le système actuel fonctionne bien et est nécessaire pour assurer que les expéditeurs disposent de services suffisants.

L'atelier a abouti à la recommandation que le Comité des transports maritimes poursuive son étude de l'immunité antitrust, de la politique commune des prix et de l'impact de divers types d'accords d'exploitation signés entre transporteurs.

ÉVÉNEMENTS DANS L'INDUSTRIE

Sur la scène internationale

- La concentration est de plus en plus forte dans l'industrie des transports maritimes. Les 20 plus grosses compagnies contrôlent désormais 76 % de la flotte cellulaire mondiale, alors que ce pourcentage était tout juste supérieur à 50 % en 1995.
- Le rétablissement financier de l'industrie des transports maritimes en 1999 s'est poursuivi en 2000.
- Deux compagnies maritimes établies ont ajouté des escales directes à Halifax à leurs dessertes transatlantiques en 2000, Costa Container Line et Mediterranean Shipping Company.
- Le port de Vancouver est devenu la destination de nouvelles dessertes : China Shipping Container Line a lancé un service à destination de l'Extrême-Orient en juillet 2000 et CSAV a lancé un nouveau service entre l'Extrême-Orient et Vancouver et de là à destination de l'Amérique centrale et du Sud.
- Deux exploitants indépendants, Norasia Lines et BOLT Canada Line, ont cessé de desservir Montréal au début de 2000.
- CP Navigation a poursuivi son expansion, achetant les actions de TMM dans Americana Ships en janvier 2000, avant de se porter acquéreur de Christensen Canadian African Line en avril 2000.
- CP Navigation a également entrepris un important programme de restructuration de sa flotte, en passant commande de nouveaux bâtiments et en acquérant des navires d'occasion. CP Navigation occupe actuellement le onzième rang mondial parmi les exploitants de porte-conteneurs, d'après la capacité de sa flotte, si l'on en croit *Containerization International*.
- Kent Line (Groupe Irving) a conclu une entente de partage de navires avec Seaboard Marine dans le cadre d'une liaison qui fait escale à Miami et aux Caraïbes.
- Matson Navigation a annoncé l'abandon de son service d'apport maritime sur la côte Ouest, reliant le nord-ouest du Pacifique à la Californie, au profit d'un service ferroviaire intermodal à la fin de 2000.

À l'échelle nationale

- Algoma Central Corporation et Upper Lakes Group Inc. ont annoncé la mise en commun de leurs flottes de vraquiers conventionnels et d'auto-déchargeurs, qui relèvent désormais d'une seule nouvelle entité, Seaway Marine Transport, et ce, depuis le début de 2000.

- Le Groupe CSL a acheté 50 % des intérêts dans Marbulk Canada Inc. appartenant à Upper Lakes Group, devenant ainsi le partenaire de Algoma Central Corporation.
- La société Smit International, qui a son siège à Rotterdam, s'est portée acquéreur de Rivtow Marine Ltd., la deuxième principale compagnie de remorqueurs en Colombie-Britannique.
- L'an 2000 marque la dernière année d'administration par la Garde côtière canadienne de la Mission de ravitaillement de l'Est de l'Arctique, responsabilité qui sera assumée désormais par le gouvernement du Nunavut.

TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES

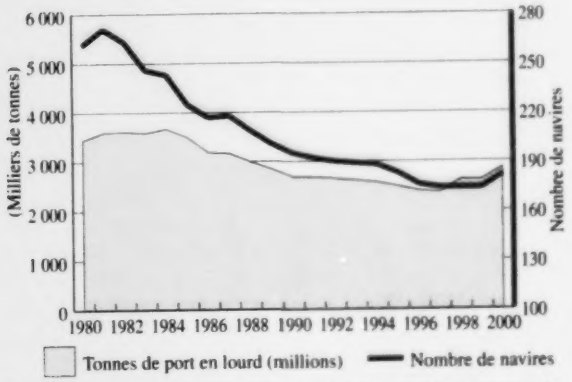
SERVICES INTÉRIEURS

De 1980 à 1997, la flotte marchande canadienne (définie ici comme les navires auto-propulsés, à pavillon canadien, d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux) a perdu en moyenne 1 % de sa capacité de transport chaque année, passant de 3,4 millions à 2,3 millions de tonnes de port en lourd. La capacité de transport (tonnes de port en lourd) a entamé une remontée en 1998 pour atteindre près 2,9 millions de tonnes à la fin de 2000.

Le nombre de navires a suivi une tendance similaire, chutant de 261 à 174 navires au cours de la période de 1980 à 1987, pour ensuite remonter à 182 navires en 2000. La figure 11-5 illustre l'évolution de la flotte immatriculée au Canada de 1980 à 2000.

FIGURE 11-5 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA, 1980 – 2000

(Navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux)



Note : La capacité de transport des navires en tonnes métriques de port en lourd. Comprenant les navires auto-propulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux.

Source : Office des transports du Canada et Transports Canada

De 1980 à 2000, les vraquiers ont formé le gros de la flotte marchande canadienne, bien que leur part du tonnage total de port en lourd ait chuté de 81 à 69 % au cours de cette période. La flotte totale de vraquiers a diminué, passant de 129 à 72 navires. La part des navires-citernes a augmenté de 10 à 21 % du tonnage total de port en lourd bien que leur nombre ait chuté de 39 à 22 navires.

Le tableau 11-9 indique la capacité de transport de la flotte immatriculée au Canada par type de navire.

TABLEAU 11-9 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA PAR TYPE, 1980 – 2000

	En milliers de TPL			*Nombre de navires*		
Type de navires	*1980*	*1990*	*2000*	*1980*	*1990*	*2000*
Vraquiers	2 789	2 099	1 966	129	80	72
Navires-citernes	360	384	613	39	34	22
Marchandises générales	151	99	183	28	17	24
Traversiers	72	68	66	54	54	56
Autres	73	39	35	11	10	8
Total	**3 444**	**2 687**	**2 864**	**261**	**195**	**182**

Note : Navires auto-propulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux.

Source : Office des transports du Canada et Transports Canada

Est du Canada

En janvier 2000, la Algoma Central Corporation et Upper Lakes Group Inc. ont annoncé la fusion de leurs flottes, Seaway Self Unloaders et Seaway Bulk Carriers, qui relèvent désormais d'une nouvelle entité, Seaway Marine Transport. Algoma Central et Upper Lakes continueront d'exploiter indépendamment les 43 navires de cette nouvelle entité et d'en être les propriétaires.

La fusion des flottes de vraquiers de Algoma et de Upper Lakes Group s'inscrit dans un processus de regroupement des flottes qui a débuté en 1990 avec la mise en commun des flottes de vraquiers des deux sociétés, qui sont passées sous l'autorité de Seaway Bulk Carriers. La force motrice cette année-là a été l'étiolement du transport vers l'Est des grains d'exportation, principale cargaison des vraquiers des Grands Lacs, qui a forcé les flottes canadiennes de vraquiers à comprimer leurs coûts dans la mesure du possible. En 1991, les sociétés Canada Steamship Lines, Misener Holdings Ltd. et James Richardson & Sons Ltd. leur ont emboîté le pas et ont mis en commun leurs 16 vraquiers, créant ainsi la Great Lakes Bulk Carriers (GLBC). En 1994, Algoma et Upper Lakes Group ont englouti GLBC et ont également étendu leur partenariat aux auto-déchargeurs en créant Seaway Self Unloaders. Les deux partenaires espèrent réaliser d'autres gains d'efficience en intégrant leurs vraquiers et leurs auto-déchargeurs.

Pour ce qui est de leurs activités internationales, ces deux sociétés ont également conclu des ententes de mise en commun. En janvier 2000, le Groupe CSL a acheté 50 % des intérêts dans Marbulk Canada Inc. appartenant à Upper Lakes Group, devenant ainsi le partenaire de Algoma Central Corporation. Marbulk exploite une flotte de huit vraquiers auto-déchargeurs qui se livrent au commerce international. Les activités commerciales de

TABLEAU 11-10 : FLOTTE BATTANT PAVILLON CANADIEN SUR LA CÔTE EST, NAVIRES D'UNE JAUGE BRUTE ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 1 000 TONNEAUX, 2000

Compagnie	*Type*	*Nombre de navires*	*Jauge brute*	*Secteur d'activités*	*Type de service*
Algoma Central Corp.	Vraquier	9		Grands Lacs/Saint-Laurent/côte Est du Canada	Vrac sec et liquide
	Auto-déchargeur	15		Grands Lacs/Saint-Laurent/côte Est du Canada	
	Navire-citerne	6		Grands Lacs/golfe du Saint-Laurent/	Vrac sec
	Total	30	502 970	côte Est du Canada	
Black Creek Shipping Co. (voir également Lower Lakes)	Auto-déchargeur	1	10 532	Grands Lacs/Saint-Laurent	
Canada Steamship Lines	Vraquier	1		Grands Lacs/Saint-Laurent/côte Est du Canada	Vrac sec
	Auto-déchargeur	11		Grands Lacs/Saint-Laurent/côte Est du Canada	
	Total	12	273 235		
Compagnie de navigation Canarctic Ltée	Vraquier	1	20 236	Arctique canadien de Mai à novembre	Vrac sec et liquide
Canship Ltd.	Autre	1	1 714	Côte Est	
C.A. Crosbie Shipping	Autre	2	5 301	Arctique canadien/côte Est du Canada/ bassin atlantique	Conteneur, marchandises diverses, roulier
ESSROC Canada	Autre	1	6 792	Grands Lacs	Ciment
Groupe Desgagnés	Navire-citerne	3		Grands Lacs/Saint-Laurent/	Conteneur, marchandises/
	Autre	6		Arctique/outre-mer	diverses/vrac sec/grain
	Total	9	61 210		
Imperial Oil	Navire-citerne	1	1 192	Grands Lacs	Vrac liquide
Irving/Kent Line	Navire-citerne	3	51 091	Maritimes	Vrac liquide
LaFarge Canada	Autre	1	6 729	Grands Lacs	Ciment
Lower Lakes Towing	Auto-déchargeur	1	12 557	Grands Lacs/Saint-Laurent	Vrac sec
McKeil Work Boats Ltd.	Autre	2	8 082		
Partenariat entre Mobil Oil, Chevron et Murphy Oil Corp.	Navire-citerne	1	76 216	Maritimes	Vrac liquide
Oceanex Inc.	Autre	3	41 157	Saint-Laurent/côte Est du Canada	Conteneur, remorque, roulier, marchandises diverses
Parrish & Heimbecker Ltd. (P & H Shipping)	Vraquier	2	32 570	Grands Lacs/Saint-Laurent	Vrac sec, grain
N.M. Paterson & Sons	Vraquier	7	113 814	Grands Lacs/Saint-Laurent	Vrac sec, grain
Penney Ugland Inc.	Navire-citerne	1	76 216	Maritimes	Vrac liquide
Pierre Gagne Contracting	Auto-déchargeur	1	20 148	Grands Lacs/Saint-Laurent	Vrac sec
Provmar Fuels Inc.	Navire-citerne	2	5 949		Vrac liquide
Purvis Marine	Autre	1	3 280		
Rigel Shipping Canada Inc.	Navire-citerne	3	18 786	Saint-Laurent	Vrac liquide
Shell Canada	Navire-citerne	1	2 758	Saint-Laurent	Vrac liquide
Transport Nanuk	Autre	3	23 463	Ports de l'Arctique/Saint-Laurent/International	Colis lourds, roulier, général, levage
Upper Lakes Group	Vraquier	13		Grands Lacs/Saint-Laurent	Vrac sec, grain
	Auto-déchargeur	8			
	Total	21	390 556		
Total général		**111**	**1 766 554**		

Source : Registre de la Lloyd et données de Transports Canada

Marbulk ont depuis lors été intégrées dans CSL International Inc., filiale de CSL, qui exploite elle aussi une flotte de vraquiers à auto-déchargement qui se livre à des activités commerciales internationales.

Le tableau 11-10 indique le type de navire, la jauge brute, le secteur d'activités et le type de service des sociétés qui exploitent des navires battant pavillon canadien de 1 000 tonneaux de jauge brute ou plus dans l'Est du Canada. Algoma Central Corporation, Upper Lakes Group et Canada Steamship Lines sont les trois plus gros exploitants de la région. Algoma Central Corporation, avec 28 % de la capacité de la flotte de l'Est du Canada, est la plus importante société de transport maritime intérieur du Canada.

Ouest du Canada

Une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure les services intérieurs de transport maritime de marchandises sur la côte Ouest. (Malheureusement, il n'existe pas de liste par compagnie précisant la jauge brute de leurs remorqueurs et chalands.) La plupart des exploitants se livrent à du commerce intérieur, mais

certains assurent des services internationaux entre les ports du Canada et des États-Unis. Il y a également une importante flotte de traversiers qui relient les collectivités côtières et insulaires.

Trois des principales compagnies de remorqueurs et de chalands appartiennent à Dennis Washington, homme d'affaires du Montana : Seaspan International Ltd., Cates Tugs et Kingcome Navigation Company (qui appartenait autrefois à MacMillan Bloedel). Seaspan International Ltd. est le plus important exploitant canadien de remorqueurs et de chalands sur la côte Ouest. En plus du transport par remorqueurs et chalands, ses principaux secteurs d'activités sont le transport de grumes par chaland et l'amarrage des navires.

La deuxième compagnie de remorqueurs en Colombie-Britannique, Rivtow Marine Ltd., a été achetée en 2000 par une filiale canadienne de Smit International, société qui a son siège à Rotterdam. L'acquisition a également porté sur la filiale à 100 % de Rivtow, Tiger Tugz Inc., et ses intérêts dans Westminster Tug Boats.

Nord du Canada

La Société des transports du Nord Limitée (STNL), qui a son siège à Hay River, est le principal exploitant dans le Nord du Canada, région qui englobe le bassin du Mackenzie ainsi que la côte et les îles de l'Arctique. En service sur le Mackenzie depuis 1934, la STNL transporte des produits pétroliers bruts et des marchandises solides pour les collectivités, les installations de défense et les sites de prospection de gaz de la région.

Depuis 1975, cette société exploite aussi des remorqueurs et des chalands à partir du port de Churchill qui desservent les collectivités de ce qui est maintenant la région de Kivalliq, au Nunavut. En 1987, la compagnie a créé une Mission de ravitaillement de l'Est de l'Arctique à partir de Montréal, assurée par sa filiale, NorTran Inc. En 1996, la STNL a donné de l'expansion à ses activités dans l'Est de l'Arctique lorsqu'elle s'est vu adjuger un contrat de ravitaillement en carburant des collectivités de l'île de Baffin, au moyen de navires affrétés renforcés pour la navigation dans les glaces.

Selon la *Lloyd's List of Shipowners, Managers, and Managing Agents, 1999-2000*, la STNL possède 87 navires, dont 71 chalands (surtout des chalands-citernes qui transportent des marchandises solides sur leurs ponts) et 16 remorqueurs, dont la jauge brute totale se chiffre à 71 449 tonneaux (la liste de la Lloyd ne fait pas état des navires dont la jauge brute est inférieure à 100 tonneaux). Les remorqueurs de la STNL ont été construits entre 1943 et 1973, et ses chalands, entre 1969 et 1975.

La STNL est membre du groupe NorTerra, société de portefeuille appartenant en propriété exclusive à des Autochtones. NorTerra Inc. est gérée par deux sociétés qui en sont propriétaires à parts égales : Inuvialuit Development Corporation, qui représente les Inuvialuits de l'Ouest de l'Arctique, et Nunasi Corporation, qui représente les Inuits du Nunavut.

Les sociétés A. Frame Contracting Ltd. et Cooper Barging Service Ltd. sont d'autres exploitants de longue date dans l'Ouest de l'Arctique. La première exploite un remorqueur et plusieurs chalands; elle offre un service saisonnier de transport par chaland à destination des collectivités du lac Athabasca. La deuxième exploite une flotte de trois remorqueurs et de six chalands et elle offre des services de ravitaillement sur le Mackenzie et la Liard à partir de sa base de Fort Simpson.

Cela fait maintenant plus de 40 ans que la Garde côtière canadienne coordonne le transport des marchandises dans l'Est de l'Arctique. La mission de ravitaillement de l'Arctique de la Garde côtière subdivise les communautés de l'Est de l'Arctique en cinq zones et regroupe les plus petites communautés avec les grands centres de la même zone. Cela permet à toutes les collectivités de bénéficier de tarifs de transport maritime inférieurs grâce à des économies d'échelle, le même tarif s'appliquant quelle que soit la taille de l'envoi.

Exploité en régime de recouvrement des coûts, ce service coordonne la livraison de cargaisons pour les ministères fédéraux, le gouvernement territorial, la United States Air Force, les municipalités, les entreprises privées et les simples citoyens. Des employés de la Garde côtière louent des espaces à bord des navires, tiennent lieu d'agents de réservation, négocient les tarifs marchandises les plus bas avec les transporteurs et surveillent le transport des marchandises jusqu'à leur déchargement à destination. La Garde côtière passe des contrats avec des exploitants de navires de charge et de navires-citernes commerciaux pour transporter les marchandises solides à partir de sa base principale de triage à Montréal, ainsi que du carburant en vrac à partir de points de distribution du Nord. Les marchandises quittent Montréal pendant la période estivale libre de glaces à destination des collectivités de l'Est de l'Arctique (Nunavut). Le programme de ravitaillement de l'Arctique assure la desserte de 26 collectivités disséminées dans le bassin Foxe, l'Extrême-Arctique et l'Est et le Sud de l'île de Baffin. En 1999, 11 045 tonnes de marchandises ont été livrées à l'ensemble des collectivités.

L'an 2000 marque la dernière année d'administration par la Garde côtière canadienne du programme de ravitaillement de l'Arctique. En septembre 2000, le ministre des Pêches et des Océans a annoncé que le gouvernement du Canada avait décidé de céder sa responsabilité du ravitaillement de l'Arctique au gouvernement du Nunavut, à compter de la fin de la saison de navigation 2000.

Outre le ravitaillement de la région de Baffin au Nunavut et de la desserte par la Société des transports du Nord Limitée de la région de Kivalliq à partir de Churchill, le ministère des Transports du Québec gère le ravitaillement de la région du Nunavik, alors que Moosenee Transport Ltd. transporte les marchandises en provenance de Toronto et destinées aux Cris de la baie James et de la baie d'Hudson au départ de Moosenee.

Les transporteurs qui assurent le ravitaillement de l'Est de l'Arctique sont la Société des transports du Nord Limitée, Transport Desgagnés, C.A. Crosbie Shipping Ltd., Transport Nanuk Inc., McKeil Work Boats Ltd. et Mooseney Transport Ltd., exploitant de remorqueurs et de chalands desservant la baie James et la portion inférieure de la baie d'Hudson.

En dehors du réapprovisionnement des collectivités, des mines comme Polaris et Nanisivik possèdent des navires qui livrent des denrées de ravitaillement à la région et repartent vers les marchés mondiaux avec du zinc et des concentrés de plomb. Fednav, le propriétaire du *NM Arctic*, joue un rôle actif sur ce marché.

SERVICES INTERNATIONAUX

Les services internationaux de transport maritime assurent essentiellement le transport de marchandises en vrac et des transports de ligne.

Transport de vrac

Par transport de vrac, on entend les entreprises qui transportent en général une seule cargaison dans des navires de gros tonnage. Les expéditeurs canadiens de marchandises en vrac, comme le grain, le charbon, le minerai de fer et la potasse, comptent sur les entreprises de transport maritime de vrac pour le transport de leurs marchandises.

Les tarifs de transport maritime de vrac sont normalement fixés sur le marché libre mondial, où la concurrence est farouche. Ce marché se divise entre les affrètements à temps (contrats à terme) et les affrètements « spot ». L'affrètement à temps porte habituellement sur une période de un à cinq ans, selon la volatilité des prix. Les contrats à long terme sont courants lorsque les tarifs de transport sont plus facilement prévisibles, alors que les contrats à court terme prévalent lorsque les prix sont instables. La majeure partie des exportations et des importations du Canada sont transportées en vertu d'ententes de service maritime de ce type.

L'affrètement « spot » ou « tramp » désigne un contrat à court terme visant un certain nombre de voyages ou de jours ou une quantité donnée de marchandises. Les prix sont fixés sur le marché libre et selon le cours du change et ils dépendent de facteurs relatifs à l'offre et à la demande, comme la taille des navires, les équipements, les routes commerciales et les délais de livraison.

Transport de ligne

En général, les transporteurs de ligne transportent des marchandises conteneurisées à valeur élevée, comme les matériels électroniques, les produits manufacturiers ou les aliments congelés. Les services de ligne sont offerts selon des horaires réguliers et sur certaines routes commerciales fixes.

Le transport de ligne international est dominé par d'imposantes flottes de porte-conteneurs spécialisés qui sillonnent les principales routes commerciales du monde et il est contrôlé dans une large mesure par des entreprises des pays de la ceinture du Pacifique et de l'Europe de l'Ouest. La filiale du Canadien Pacifique, CP Navigation, contrôle une flotte importante qui occupe le onzième rang mondial, selon la capacité et le nombre des navires[9]. La majeure partie de la flotte de CP Navigation résulte de l'acquisition de compagnies étrangères depuis plusieurs années. La grande majorité des navires qui composent la flotte internationale contrôlée par le Canada battent pavillon étranger et emploient des officiers et des équipages étrangers.

Les compagnies de navigation qui font escale dans les ports canadiens doivent offrir des services « de conférence » et « hors conférence ». Les transporteurs océaniques qui offrent des services de ligne sur une route commerciale commune choisissent souvent de former une conférence et de s'entendre collectivement sur les tarifs et les conditions de service. Sous la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM), un groupe de lignes peuvent offrir leurs services selon les termes d'une entente de conférence laquelle permet une exemption de certaines pratiques de ces dernières des dispositions de la *Loi sur la concurrence*. L'Office national des transports est responsable de l'administration de la LDCM.

Les compagnies hors conférence, aussi appelées « indépendantes », sont celles qui décident de ne pas appartenir à une conférence. Elles offrent généralement des tarifs et des services comparables à ceux des compagnies « de conférence » et contribuent à assurer la concurrence sur le marché du transport maritime international. Depuis quelques années, le tonnage transporté par les transporteurs hors conférence a augmenté par rapport au volume transporté par les compagnies « de conférence » qui font escale dans les ports canadiens.

TABLEAU 11-11 : CONFÉRENCES MARITIMES QUI ONT DESSERVI LE CANADA EN 2000

Australia/Canada Container Line Association (E et O)
Canada/Australia – New Zealand Association of Carriers (E et O)
Canada/Australia – New Zealand Discussion Agreement (E et O)
Canada Transpacific Stabilization Agreement (E et O)
Canada – United Kingdom Freight Conference (E)
Canada Westbound Transpacific Stabilization Agreement (E et O)
Canadian Continental Eastbound Freight Conference (E)
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference (E)
Continental Canadian Westbound Freight Conference (E)
Mediterranean Canadian Freight Conference (E)
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference (O)
New Zealand/Canada Container Lines Association Conference (E et O)

Notes : E = côte Est; O = côte Ouest
Conférences qui déposent un tarif seulement

Source : Office des transports du Canada

9 Conteneurisation Internationale; « Packing a Punch — The World's Top 20 Liner Operators », novembre 2000, p. 54-59.

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

La *Loi sur la marine marchande du Canada* stipule que les navires à passagers canadiens qui transportent au moins 12 passagers et dont la jauge brute est égale ou supérieure à 15 tonneaux (anciennement 5 tonneaux) doivent subir une inspection annuelle de sécurité confiée à la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada. Les bâtiments plus petits subissent désormais une inspection avant la mise en service du navire et font l'objet de contrôles aléatoires par la suite.

Services offerts aux expéditeurs canadiens

En 2000, l'Office des transports du Canada avait 15 accords intra-conférence en dossier. Treize conférences maritimes ont déposé des tarifs auprès de l'Office, soit le même nombre qu'en 1999. La plupart exploitent des services entre l'Est du Canada et l'Europe du Nord et la Méditerranée. Parmi les principales compagnies qui desservent le Canada comme membres d'une conférence, il faut mentionner Atlantic Container Line, Canada Maritime Ltd., Hapag-Lloyd Container Line, P&O Nedlloyd, MITSUI O.S.K. Lines et Orient Overseas Container Line.

Le tableau 11-11 donne la liste des 13 conférences maritimes qui ont déposé des tarifs et desservi le Canada en 2000. Onze desservent la côte Est et sept la côte Ouest. La Japan-East Canada Freight Conference et la Japan-West Canada Freight Conference, qui apparaissaient à la liste de 1999, ont été démantelées, réduisant ainsi le nombre de conférences actives.

Les expéditeurs bénéficient non seulement de la concurrence entre les transporteurs membres d'une conférence et les transporteurs hors conférence, mais aussi de la concurrence que se livrent les membres d'une même conférence en vertu de la disposition relative aux mesures distinctes de la *Loi abrogatoire sur les conférences maritimes*. Cette disposition permet aux compagnies qui sont membres d'une conférence d'offrir des tarifs ou des services qui diffèrent de ceux qui sont publiés dans le tarif de la conférence. De plus, les taux que les conférences maritimes exigent des expéditeurs peuvent faire l'objet d'un « contrat d'exclusivité limitée », accord conclu entre une conférence et un expéditeur. Pour être conformes à la loi, il est nécessaire que ces contrats soient déposés auprès de l'Office des transports du Canada.

En 2000, l'Office a accepté le dépôt de 94 contrats d'exclusivité limitée par sept conférences maritimes, soit un de moins qu'en 1999. Les contrats s'appliquaient à la fois au trafic entrant et sortant et à des points d'origine/destination situés sur les côtes Est et Ouest. La durée moyenne des contrats était d'un an.

TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS

SERVICES DE TRAVERSIER

Au Canada, les services de traversier varient considérablement sur le plan de la propriété (petits exploitants du secteur privé, gouvernements provinciaux ou sociétés d'État fédérales), du type de navire (petits transbordeurs à câble, grands paquebots de croisière et traversiers rapides) et de l'exploitation (saisonnière ou toute l'année). Les propriétaires, les locataires et les exploitants des gares maritimes et des installations d'accostage varient aussi, puisqu'il peut s'agir de sociétés de traversiers, de municipalités, des gouvernements provinciaux, du gouvernement fédéral et d'autres sociétés privées. Les principaux exploitants de traversiers du Canada font partie de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT).

Subventions fédérales pour l'exploitation de traversiers

La Politique maritime nationale de 1995 stipule que le gouvernement fédéral doit donner une orientation plus commerciale au secteur maritime et entend réduire sa participation directe à la prestation de services de transport. Par là, il entend permettre au secteur privé de fournir certains de ces services.

En 1997, Marine Atlantique SCC, société d'État fédérale, a commercialisé plusieurs de ses routes et a vu ses subventions ramenées de 122 millions $ en 1993 à 32 millions $ en 2000-2001. La société continuera d'assurer les services de traversier garantis par la Constitution entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve.

Les services de traversier bénéficiant du financement fédéral dans le Canada atlantique se limitent désormais aux services de Marine Atlantique et de trois exploitants privés : Northumberland Ferries Ltd., Bay Ferries Ltd. et C.T.M.A. Traversier Ltée.

Pour illustrer les économies réalisées et l'application fructueuse de la Politique maritime nationale au programme de traversiers, l'entente conclue avec Bay Ferries Ltd. a été structurée de manière à supprimer les subventions d'exploitation et d'immobilisations d'ici 2000-2001. À compter de 2001, la société continuera d'exploiter un service de traversier commercial indépendant.

L'élément crucial de la gestion des services de traversier est de bien servir les Canadiens. Compte tenu de la demande accrue et de l'augmentation prévue du trafic entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse, Marine Atlantique SCC a fait l'achat d'un quatrième bâtiment, le *NM Stena Challenger*, pour répondre aux besoins de capacité de la flotte. Ce nouveau navire entrera en service pour la saison estivale 2001.

APERÇU DES PRINCIPAUX SERVICES DE TRAVERSIER

Marine Atlantique SCC (MAS)
Marine Atlantique SCC est la société d'État fédérale qui exploite le service de traversier garanti par la Constitution tout au long de l'année entre North Sydney (N.-É.) et Port-aux-Basques (T.-N.) et assure la liaison saisonnière entre North Sydney et Argentia (T.-N.).

Coastal Transport Ltd.
En vertu d'un contrat conclu avec la province du Nouveau-Brunswick, cette société exploite un service de traversier pour passagers et véhicules à destination de l'île Grand Manan et White Head (N.-B.) tout au long de l'année. Le traversier à destination de l'île Grand Manan part une fois par jour de Black's Harbour (N.-B.), tandis que le traversier à destination de l'île White Head part plusieurs fois par jour d'Ingalls Head, dans l'île Grand Manan.

Woodward Group
En vertu d'un contrat conclu avec la province de Terre-Neuve, le Woodward Group exploite un service de traversier pour passagers et véhicules de mai à janvier entre Blanc-Sablon (Québec) et St Barbe (T.-N.).

Northumberland Ferries Limited (NFL)
En vertu d'un contrat conclu avec le gouvernement fédéral, cette société offre un service saisonnier de traversier pour passagers et véhicules (du 1er mai au 20 décembre) entre Caribou (N.-É.) et Wood Islands (Î.-P.-É.).

Bay Ferries Limited
En vertu d'un contrat conclu avec le gouvernement fédéral, cette société offre un service de traversier pour passagers et véhicules tout au long de l'année entre Saint John (N.-B.) et Digby (N.-É.), et un service saisonnier (du 1er juin à la mi-octobre) entre Yarmouth (N.-É.) et Bar Harbor (Maine).

C.T.M.A. Traversier Ltée
Cette société offre un service de traversier pour passagers et véhicules subventionné par le gouvernement fédéral entre Cap-aux-Meules, dans les îles de la Madeleine (Québec) et Souris (Î.-P.-É.) pendant la saison libre de glaces, du début avril à la fin janvier. C.T.M.A. offre également un service de traversier pour passagers et marchandises de Cap-aux-Meules à Montréal, d'avril à décembre, et de Cap-aux-Meules à Matane, en hiver, en vertu d'un contrat conclu avec la province de Québec.

Ministère des Travaux, des Services et des Transports de Terre-Neuve et du Labrador
Ce ministère assure tous les services de traversier intraprovinciaux et côtiers en vertu d'un contrat conclu avec des exploitants privés. Il est aussi chargé du service côtier du Labrador, qui était assuré auparavant par Marine Atlantique SCC.

La Société des traversiers du Québec (STQ)
Subventionnée par le ministère des Transports du Québec, la STQ offre cinq services de traversier pour passagers et véhicules franchissant le Saint-Laurent à l'intérieur de la province de Québec, exploités toute l'année. Elle est également responsable de trois autres services de traversier subventionnés par le gouvernement provincial et exploités par des sociétés privées. Ces services relient Rivière-du-Loup à Saint-Siméon (service exploité par La Traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon Ltée, membre de l'ACOT), Montmagny à l'Île-aux-Grues et Cap-aux-Meules à Île-d'Entrée.

Ministère des Transports du Québec
Ce ministère subventionne un exploitant privé desservant l'Isle Verte et un service de taxi nautique à Saint-Augustin. Il est aussi chargé d'adjuger des contrats pour le transport de denrées de ravitaillement destinées aux communautés autochtones du Nord du Québec.

Ministère des Transports de l'Ontario
Ce ministère appuie financièrement quatre services de traversier tout au long de l'année dans l'Est de l'Ontario. La province exploite le traversier de Glenora et celui qui relie l'île Wolfe à Kingston, tandis que les services de traversier qui desservent les îles Amherst et Howe sont exploités par les autorités de canton.

Owen Sound Transportation Company (OSTC)
Cette société offre des services de traversier pour passagers et véhicules sur le lac Huron entre Tobermory (Ontario) et South Baymouth, dans l'île Manitoulin, du début mai à la mi-octobre. Elle gère aussi des services de transport sur le lac Érié entre Leamington/Kingsville et l'île Pelee (Ontario) et Sandusky (Ohio), d'avril à décembre, pour le compte du ministère des Transports de l'Ontario.

Ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba
Ce ministère exploite sept traversiers pour passagers et véhicules, trois navires à moteur et quatre transbordeurs à câble, qui assurent des services sur les lacs et les rivières de la province; il dessert notamment Norway House, Matheson Island et Cross Lake par traversier.

British Columbia Ferry Corporation (BC Ferries)
BC Ferries est une société d'État provinciale dotée d'une flotte de 40 navires desservant 26 routes, 43 gares maritimes et 7 autres lieux dans la province. Le gouvernement de Colombie-Britannique reçoit une subvention fédérale pour la prestation de services de traversier dans les eaux côtières. BC Ferries est le plus gros exploitant de traversiers en Amérique du Nord.

Ministère des Transports et de la Voirie de Colombie-Britannique
Ce ministère assure l'exploitation et l'entretien du service de traversier en eaux intérieures de la Colombie-Britannique et sous-traite à un exploitant privé la prestation d'un service de remorqueurs et de chalands. Le Ministère subventionne aussi un service de traversier privé sur un des lacs intérieurs de la province.

INDUSTRIE DES CROISIÈRES

Les grands paquebots de croisière qui font escale dans les ports du Canada battent pavillon étranger et appartiennent à des sociétés qui ont leur siège à l'étranger. Les nombreuses croisières offertes par ces paquebots appartiennent à deux grandes catégories, les croisières de luxe et les mini-croisières, qui diffèrent par la capacité des navires, selon qu'elle est supérieure ou inférieure à 150 passagers.

Le vent d'optimisme suscité par la croissance soutenue du secteur des croisières internationales a continué de souffler fort dans toutes les régions du Canada, où les ports continuent d'investir dans de nouvelles infrastructures pour servir ce marché en pleine expansion. L'Administration du port de Vancouver a entamé la construction d'un troisième poste de mouillage des paquebots de croisière à Canada Place, qui devrait être prêt juste à temps pour la saison de croisière 2003, au prix de 79 millions $. Également sur la côte Ouest, Prince Rupert a décidé de rénover sa gare d'accueil des mini-paquebots en prévision des 25 mini-paquebots attendus en 2001. Le port envisage également d'aménager une installation d'amarrage pour les gros paquebots de croisière.

Sur la côte Est, Halifax a ouvert son Cruise Pavilion en septembre 1999 et continue d'investir afin d'améliorer ses infrastructures. Le gouvernement du Canada a annoncé qu'il financerait l'agrandissement de la gare pour paquebots de croisière de Pointe-à-Carcy, dans le vieux port de Québec, les travaux devant être achevés à temps pour la saison 2001.

L'Alaska vient au troisième rang des destinations de croisière sur le marché mondial, après les Caraïbes et l'Europe. Le port de Vancouver sert de port d'attache (point d'embarquement et de débarquement des passagers) à la plupart des paquebots de croisière de luxe qui partent pour l'Alaska. La *Passenger Vessel Act* des États-Unis interdit en effet aux navires étrangers de transporter des passagers entre des ports américains (c.-à-d. d'en prendre à bord dans un port américain et de les débarquer dans un autre port américain). Les croisières entre Vancouver et l'Alaska ont ceci de pratique qu'elles peuvent avoir lieu sur une période de sept jours. Seattle a récemment ouvert une nouvelle installation pour paquebots de croisière qui a attiré des bâtiments de la Norwegian Cruise Line en 2000. Les navires qui mouillent à Seattle pour se rendre en Alaska font escale à Vancouver/Victoria sur leur itinéraire pour se conformer à la *Passenger Vessel Act* des États-Unis. Trois ou quatre mini-croisières ont également été exploitées à partir de Seattle en 2000 avec des escales à Vancouver et Victoria, et elles se sont avérées très populaires.

Dans l'Est du Canada, des paquebots de croisière de luxe partent régulièrement de New York pour longer la côte Est en faisant escale à Halifax, Charlottetown et dans d'autres ports de la côte Est, avant de pénétrer dans le Saint-Laurent et de le remonter jusqu'à Québec et Montréal. Les croisières de moindre durée au départ de New York ou de Boston remontent la côte jusqu'à Halifax, Saint John et d'autres ports de l'Atlantique. Bon nombre de ces croisières se faisaient traditionnellement pendant la saison des couleurs d'automne, mais la saison dure maintenant plusieurs mois et commence dès le mois de mai ou juin. Les principales compagnies de croisière du monde (notamment Carnival, Royal Caribbean, Cunard, Princess, Holland America et d'autres) font toutes escale dans les ports canadiens de l'Est. Des mini-croisières sont offertes sur le Saint-Laurent entre Montréal ou Québec et Kingston ou Rochester, ou remontent même les canaux de l'État de New York jusqu'au lac Ontario, avant de pénétrer dans le Saint-Laurent. Les navires à destination ou en provenance des Grands Lacs dans le cadre de voyages de mise en place font également escale à Québec et dans les ports de l'Atlantique en cours de route.

Sur les Grands Lacs, le paquebot de luxe de Hapag Lloyd, le *Columbus*, qui peut accueillir jusqu'à 420 passagers, a continué d'offrir des croisières très en vogue en 2000. Le yacht français, *Le Levant*, qui accueille 90 passagers, a fait à nouveau escale en 2000. D'autres paquebots de mini-croisière sillonnent également les Grands Lacs. C'est Windsor qui a été retenu comme port d'attache de l'*Arcadia*, qui peut accueillir 225 passagers, et dont les escales débuteront en 2001. Dix-sept ports américains et canadiens des Grands Lacs (dont Chicago, Toronto et Thunder Bay) ont formé une alliance en 1999 pour créer la Great Lakes Cruising Coalition dont le but est de « vendre » la région.

Les exploitants canadiens locaux proposent également une multitude de croisières dans les écluses, les ports et les cours d'eau, de même que des excursions pour l'observation des baleines.

INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2000

RESTRUCTURATION DE L'INDUSTRIE

L'an 2000 a été le théâtre des premières grandes réformes dans l'industrie canadienne du transport aérien depuis plus de dix ans. Au mois de janvier, après que le gouvernement eut approuvé l'acquisition par Air Canada des Lignes aériennes Canadien International le 21 décembre 1999, les deux transporteurs ont entrepris l'exploitation conjointe des routes où ils s'étaient toujours livré une concurrence farouche. Au mois d'avril, les vols des deux compagnies ont été regroupés. En juillet, Canadien International est devenu une filiale à cent pour cent d'Air Canada. L'horaire d'octobre d'Air Canada intégrait complètement les services des deux compagnies

aériennes ainsi que de leurs filiales régionales et de leurs partenaires commerciaux. Air Canada se classe désormais au douzième rang mondial des plus grandes compagnies aériennes et au septième rang en ce qui a trait à l'Amérique du Nord.

Bien que la restructuration corporative ait été complétée en 2000, le gouvernement fédéral a reconnu qu'il faudrait aux deux transporteurs entre 18 et 24 mois pour opérer le regroupement de leurs activités et pour permettre à d'autres concurrents canadiens d'accroître leur présence sur le marché intérieur.

L'acquisition des Lignes aériennes Canadien International par Air Canada

Le 4 janvier 2000, la société 853350 Alberta Ltd., appartenant en partie à Air Canada mais entièrement financée par elle, s'est portée acquéreur de 82 % des actions ordinaires et des actions ordinaires sans droit de vote de la société Canadien International. La société albertaine à dénomination numérique a ensuite acquis la totalité du capital-actions privilégié de la société Canadien International.

Air Canada s'est servie de la société albertaine à dénomination numérique dans le but de protéger les actionnaires d'Air Canada contre toute éventuelle responsabilité, étant donné la gravité de la situation financière de Canadien International. Au cours des six premiers mois de l'année, Canadien International a poursuivi ses activités comme entité juridique, même si l'intégration opérationnelle au sein d'Air Canada s'est progressivement accentuée. Le 27 juin 2000, la Cour du Banc de la Reine de l'Alberta a approuvé le plan transactionnel de la société Canadien International en vertu de la *Companies' Creditors Arrangement Act*, l'autorisant ainsi à restructurer sa dette. Par la suite, soit le 5 juillet 2000, Air Canada a acquis les intérêts restants dans 853350 Alberta Ltd. que la société ne possédait pas encore, faisant ainsi de Canadien International une filiale à cent pour cent.

Air Canada est contrainte, en vertu des engagements qu'elle a pris envers le ministre des Transports, de fournir à Calm Air, Air NorTerra qui opère sous la raison sociale de Canadian North, et Air Georgian, les services qui leur étaient fournis par Canadien International, pendant trois ans. Air Canada a également pris l'engagement de ne procéder à aucun licenciement ou réinstallation involontaire d'employés syndiqués des compagnies aériennes et de leurs filiales à cent pour cent jusqu'au mois de mars 2002. En outre, Air Canada s'est engagée à assurer pendant trois ans la desserte de toutes les localités desservies par elle-même, par Canadien International et leurs filiales à cent pour cent.

Législation

Le 17 février 2000, le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-26[10] en guise de réponse législative à la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien et, en particulier, à l'acquisition de Canadien International par Air Canada. Le projet de loi C-26 traite de l'intention du gouvernement de protéger l'intérêt public, comme le stipule la « Politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada », publiée par le ministre des Transports le 26 octobre 1999, et qui ne pouvait être mise en œuvre sans des modifications à la législation en vigueur. Ce projet de loi visait également à enchâsser dans une loi les engagements pris par Air Canada à l'égard du ministre des Transports et du Commissaire à la concurrence. Il reflétait aussi bon nombre des recommandations formulées par les comités permanents de la Chambre des communes et du Sénat, chargés d'analyser la politique-cadre en 1999.

Le projet de loi C-26 a amendé la *Loi sur les transports au Canada* (1996) afin de répondre à la restructuration actuelle et future de l'industrie du transport aérien. Il énonce une nouvelle procédure visant l'examen des fusions et des acquisitions importantes dans le domaine du transport aérien. Le projet de loi doit être soumis à l'examen complet du Commissaire à la concurrence, du ministre des Transports et de l'Office des transports du Canada, même si c'est le gouvernement du Canada qui doit prendre la décision finale et que le projet de loi autorise le gouvernement à l'assortir de conditions et modalités. C'est cette procédure qui a servi à l'examen de la prise de contrôle de Canadien International par Air Canada.

Des modifications ont également été apportées à la *Loi sur les transports au Canada* au sujet des dispositions de sortie, des prix sur les routes monopolistiques, des conditions et modalités intérieures de transport, des clauses d'utilisation exclusive dans les contrats confidentiels et de la création d'un poste de Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien au sein de l'Office des transports du Canada, chargé de régler le nombre croissant de plaintes des consommateurs (voir chapitre 13, « Transport des passagers », pour d'autres précisions).

Pour favoriser la concurrence, le projet de loi C-26 a modifié la *Loi sur la concurrence* en insérant dans sa liste des agissements anticoncurrentiels les agissements d'une personne exploitant un service aérien intérieur; et il permet au gouverneur en conseil de définir par voie de règlement les agissements anticoncurrentiels ou abusifs dans l'industrie du transport aérien[11]. Il confère également au Commissaire à la concurrence le pouvoir d'émettre

10 Intitulé " Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence."

11 Ce règlement est entré en vigueur le 23 août 2000 - DORS/2000-324.. (Publié dans la partie II de la Gazette du Canada, Décret, ordonnances et règlements statutaires, an 2000, 324e décret de l'année.)

des ordonnances d'interdiction provisoires en cas d'agissements abusifs dans l'industrie du transport aérien. Les agents de voyages sont expressément autorisés à négocier collectivement des commissions sur les ventes de billets sur les vols intérieurs sans être accusés de contrevenir à cette loi.

Le projet de loi modifie également la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* pour que l'acquisition de Canadien International soit officiellement approuvée et que les engagements pris par Air Canada soient contraignants et exécutoires. Au nombre de ces engagements, il y a la question de la restitution de créneaux et d'installations aux aéroports; la mise en vente des Lignes aériennes Canadien Régional Limitée; l'accès au programme de grands voyageurs d'Air Canada, l'établissement de tarifs communs et de correspondances intercompagnies; et la modification de la façon dont les commissions et les surprimes sont payées aux agents de voyages pour les ventes de billets sur les vols intérieurs.

Le projet de loi C-26 modifie cette même loi afin d'imposer l'obligation à Air Canada d'assurer que ses filiales, existantes et futures, fourniront des services dans les deux langues officielles dans les cas où Air Canada aurait été tenue de le faire et où la demande est suffisante selon la définition qu'en donne la *Loi sur les langues officielles*. Des périodes intérimaires sont prévues pour tenir compte des difficultés opérationnelles ayant trait à la mise en œuvre de ces dispositions dans l'Ouest du Canada et dans les aéroports qui étaient jusque-là desservis uniquement par Canadien International et les Lignes aériennes Canadien Régional.

Enfin, la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* a également été modifiée afin d'augmenter de 10 % à 15 % la limite d'actionnariat individuel avec droit de vote.

Le projet de loi C-26 a reçu la sanction royale le 29 juin 2000 et est devenu loi le 5 juillet 2000.

PRINCIPAUX SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX

Grâce à l'acquisition de Canadien International, Air Canada a consolidé sa position de plus grande compagnie aérienne du Canada, puisqu'elle assure plus de 80 % de la capacité offerte au Canada[12]. Parmi les compagnies aériennes qui ne sont pas affiliées à Air Canada mais qui assurent également des vols intérieurs au moyen d'appareils de grande capacité, il faut mentionner Canada 3000 Airlines Limited, Royal Aviation, First Air, Air NorTerra qui exerce ses activités sous la raison sociale de Canadian North, WestJet Airlines Ltd. et CanJet Airlines. Air Transat AT Inc. et SkyService Airlines Inc. exploitent également des vols intérieurs au moyen d'appareils à réaction, mais uniquement par l'entremise des voyagistes et sur une base saisonnière.

TABLEAU 11-12 : ALLIANCES MONDIALES DES COMPAGNIES AÉRIENNES, 2000

STAR	Oneworld	Wings	Delta/Air France
Air Canada	Aer Lingus	Braathens	AeroMexico
Air New Zealand	American Airlines	Continental Airlines	Air France
All Nippon Airways	British Airways	Kenya Airways	Delta Airlines
Ansett Australia	Cathay Pacific	KLM Royal Dutch Airlines	Korean Airlines
Austrian Airlines	Finnair	KLM UK	
British Midland	Iberia	Northwest Airlines	
Lufthansa	LanChile		
Mexicana Airlines	Qantas		
SAS Scandinavian Air System			
Singapore Airlines			
Thai Airways International			
United Airlines			
VARIG			
Compagnies associées :	**Compagnies associées :**	**Compagnies associées :**	**Compagnies associées :**
	Air Pacific	Air China	
	Japan Airlines	Japan Air System	
	Sabena	Malaysia Airlines	
	Swissair		

Source : Sites internet des alliances, Airline Business Monthly Publication

Les vols réguliers sont surtout définis par Air Canada, qui, avec ses filiales à cent pour cent et ses partenaires commerciaux, offre le seul réseau canadien global de services aériens intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Ce réseau bénéficie de l'appartenance d'Air Canada à Star Alliance. Ce groupe et d'autres grandes alliances mondiales de compagnies aériennes internationales sont en mesure d'offrir, grâce au partage de codes[13], des voyages en avion continus sur un même billet, même si plus d'un membre de l'Alliance est impliqué dans le service sur certains tronçons de l'itinéraire. Canadien International a cessé d'être membre de l'alliance mondiale Oneworld le 1er juin 2000 et est devenu membre de Star Alliance en vertu de son statut de filiale d'Air Canada. Le tableau 11-12 illustre les grandes alliances mondiales de compagnies aériennes en 2000.

Les autres exploitants canadiens d'avions à réaction de grande capacité ont continué d'être des exploitants à bas prix de vols long-courrier. Parmi ces exploitants, il faut mentionner Canada 3000 Airlines, Royal Aviation, Air Transat et SkyService. Leur présence se traduit par une capacité supplémentaire et, en dépit des hausses du prix du carburant en 2000, ces compagnies ont contribué à introduire une certaine discipline au niveau des tarifs aériens. Canada 3000 et Royal Aviation ont évolué rapidement, de compagnies d'affrètement à exploitants

12 La part d'Air Canada en terme de sièges quotidiens offerts a reculé de 82,5 % en décembre 1999 à 71,5 % en décembre 2000.

13 Selon le principe du partage de codes, une compagnie aérienne peut vendre des sièges à bord d'un vol d'une autre compagnie. Dans le contexte international, une compagnie aérienne peut vendre des services de transport dans le réseau des partenaires avec qui elle partage des codes de vol. En coordonnant leurs stratégies de marketing, les partenaires d'une alliance peuvent également fournir au consommateur un produit combiné comportant à la fois un service d'enregistrement commun, des correspondances mieux coordonnées et le transfert prioritaire des bagages.

de vols réguliers, ce qui a coïncidé avec le regroupement et la restructuration de la capacité sur les vols moyen-courriers et long-courriers assurés par Air Canada après l'acquisition de Canadien International.

TABLEAU 11-13 : PARTS DE LA CAPACITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES, DÉCEMBRE 1999

Marchés intérieurs	*Inter-continental*	*Ouest du Canada*	*Est du Canada*	*Nord du Canada*	*Total intérieur*
Sièges-kilomètres quotidiens moyens (milliers)	62 686	25 066	29 346	4 029	121 127
Pourcentage des parts					
Air Canada et ses filiales	53	29	63	15[1]	50
Canadien et ses filiales	39	37	24	58[2]	36
WestJet	0	25	0	0	5
Royal Airlines	1	3	4	0	2
Canada 3000	5	2	3	0	4
Air Transat	2	0	1	0	1
First Air	0	0	1	20	1
Autres	0	4	4	7	2

Marchés internationaux	*Trans-frontalier*	*Atlantique*	*Pacifique*	*Sud*	*Total international*
Sièges-kilomètres quotidiens moyens (milliers)	121 568	111 406	73 013	41 298	347 285
Pourcentage des parts					
Air Canada et ses filiales	35	36	17	18	29
Canadien et ses filiales	15	13	35	5	18
Compagnies étrangères	41	44	45	8	39
Compagnies d'affrètement	9	7	3	69	14

Note : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que la somme des pourcentages ne donne pas 100 %.
1 Les vols indiqués ici sont exploités par NWT Air pour le compte d'Air Canada. NWT Air appartient à First Air, qui exploite ces vols sous son propre code.
2 Les vols de Canadian North/Air NorTerra étaient inclus dans ceux de Canadien International en 1999.

Source : Horaires publiés des compagnies aériennes et les données historiques

TABLEAU 11-14 : PARTS DE LA CAPACITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES, DÉCEMBRE 2000

Marchés intérieurs	*Inter-continental*	*Ouest du Canada*	*Est du Canada*	*Nord du Canada*	*Total intérieur*
Sièges-kilomètres quotidiens moyens (milliers)	63 508	22 723	32 394	4 057	122 682
Pourcentage des parts					
Air Canada et ses filiales	87	61	74	33[1]	77
WestJet	2	33	2	0	8
CanJet	2	0	7	0	3
Royal Aviation	3	0	8	0	4
Canada 3000	5	2	3	0	4
Air Transat	2	0	1	0	1
First Air	0	0	1	20	1
Autres	0	4	4	48[2]	3

Marchés internationaux	*Trans-frontalier*	*Atlantique*	*Pacifique*	*Sud*	*Total international*
Sièges-kilomètres quotidiens moyens (milliers)	136 169	116 207	75 279	43 970	371 625
Pourcentage des parts					
Air Canada	47	52	55	21	47
Compagnies étrangères	41	41	42	14	38
Compagnies d'affrètement	11	6	3	65	15

Note : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que la somme des pourcentages ne donne pas 100 %.
1 Les vols indiqués ici sont exploités par NWT Air pour le compte d'Air Canada. NWT Air appartient à First Air, qui exploite ces vols sous son propre code.
2 Les vols de Canadian North/Air NorTerra étaient inclus dans ceux de Canadien International en 1999.

Source : Horaires publiés des compagnies aériennes et les données historiques

Les tableaux 11-13 et 11-14 illustrent la part du marché d'Air Canada et des autres exploitants canadiens de services aériens sur les marchés intérieurs et internationaux du Canada en décembre 1999 et 2000.

Le regroupement et la restructuration de la capacité intérieure par Air Canada ont suscité une réponse de la part des exploitants d'avions à réaction à bas prix. C'est ainsi que WestJet Airlines a multiplié la fréquence de ses vols, a augmenté sa capacité et étendu son réseau en 2000. Créée en février 1996, WestJet a pris livraison de quatre B737-200 de 125 sièges, portant ainsi à 21 le nombre de ses appareils. Ces avions lui ont permis d'accroître la fréquence de ses vols et d'ajouter trois aéroports à son réseau. En tant qu'exploitant ayant son siège social dans l'Ouest du Canada, WestJet a décidé au début 2000 de s'étendre à l'Est de Winnipeg, ajoutant à son réseau l'aéroport de Hamilton au mois de mars, l'aéroport de Moncton au mois d'avril et celui d'Ottawa au mois de juin. À la fin de l'année, WestJet offrait des vols passagers à bas prix à destination de 15 villes canadiennes[14].

CanJet Airlines, la plus récente compagnie aérienne du Canada qui exploite des avions à réaction pour des services réguliers, a commencé d'offrir des vols à bas prix le 5 septembre 2000, avec jusqu'à trois fréquences quotidiennes entre Toronto, Ottawa et Halifax, et deux fréquences quotidiennes entre Toronto et Windsor. À la fin de septembre, CanJet a ajouté des vols réguliers à destination de Winnipeg, Montréal et St. John's. CanJet a délaissé le marché de Windsor le 27 novembre 2000.

TABLEAU 11-15 : AÉRONEFS DE CERTAINS TRANSPORTEURS CANADIENS AFFECTÉS AU TRANSPORT DES PASSAGERS

Transporteur	*À fuselage large*	*À fuselage étroit*	*À hélices*	*Total*
Air Canada	74	167	0	241
Filiales à part entière d'Air Canada				
Air BC	0	5	14	19
Air Nova	0	5	36	41
Air Ontario	0	0	28	28
Canadien Régional	0	28	16	44
Autres partenaires d'Air Canada :				
Calm Air International	0	0	11	11
Air Georgian/Ontario Regional	0	0	13	13
Central Mountain Air	0	0	14	14
Canadian North[1]	0	4	0	4
Air Transat	18	5	0	23
Canada 3000[2]	4	13	0	17
Royal Aviation[2]	4	12	1	17
First Air	0	7	19	26
CanJet	0	6	0	6
SkyService[3]	0	5	3	8
WestJet	0	22	0	22
Total	**100**	**279**	**155**	**534**

1 Exploités par Air NorTerra Inc.
2 Canada 3000 et Royal Aviation fusionneront en 2001.
3 Sera exploitée comme compagnie aérienne à part entière sous la raison sociale de Roots Air.

Source : Base de données sur les flottes de BACK/Lundkvist et sites internet des transporteurs au 31 décembre 2000

14 Parmi ces villes, il faut mentionner Victoria, Vancouver, Abbotsford/Fraser Valley, Prince George, Kelowna, Calgary, Edmonton, Grande Prairie, Saskatoon, Regina, Winnipeg, Thunder Bay, Hamilton, Ottawa et Moncton.

alléguant la non-rentabilité. Il n'en reste pas moins que CanJet a continué de prendre de l'expansion, ajoutant à sa flotte un sixième B737-200 de 120 sièges et offrant plus de 250 vols par semaine vers des aéroports situés dans le centre et dans l'Est du Canada[15].

À la fin de l'année, la transition vers un contexte plus concurrentiel se poursuivait. Des transporteurs comme WestJet, Canada 3000 et Royal Aviation ont élargi leurs réseaux et passé commande de nouveaux appareils afin de multiplier le nombre de leurs vols. En outre, deux autres compagnies, Roots Air et London Air, ont officiellement annoncé leur désir de devenir des exploitants de services aériens titulaires d'une licence en 2001.

Le tableau 11-15 indique les types d'appareils des flottes d'un certain nombre de transporteurs canadiens.

Pour ce qui est du fret aérien, Kelowna Flightcraft a maintenu son entente conclue avec la plus grosse compagnie de messageries du Canada, Purolator, de continuer de répondre à ses besoins de vols quotidiens. De plus, un certain nombre de transporteurs aériens canadiens agissent pour le compte de compagnies de messageries intégrées en transportant des biens périssables au Canada. Parmi ces transporteurs, il faut citer All Canada Express, 2734141 Canada Inc., qui exerce ses activités sous la raison sociale de Knighthawk Air Express, Morningstar Air Express Inc., ICC International Cargo Charter Canada Ltd., Western Express Air Line Inc., Airwave Transport, Perimeter Airlines (Inland) Ltd., Royal Cargo et First Air. Le tableau 11-16 donne la liste de ces exploitants canadiens et des compagnies de messageries qui leur sont affiliées.

TABLEAU 11-16 : COMPAGNIES CANADIENNES DE FRET AÉRIEN

Exploitant	*Compagnie de messageries/tout-cargo*
Kelowna Flightcraft	Purolator/ Royal
All Canada Express	BAX/UPS/DHL/Royal
Royal Cargo	Royal
Morningstar	Fed Ex
Knighthawk Air Express	Fed Ex
ICC Canada	Emery
First Air	Emery

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

Le tableau 11-17 donne une ventilation du nombre de transporteurs aériens titulaires de licences qui exploitent des vols à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada. Ce tableau fait état de toutes les licences d'exploitation de vols réguliers, d'affrètement et tout-cargo.

SERVICES AÉRIENS RÉGIONAUX ET LOCAUX

En 2000, les services aériens régionaux et locaux assurés par les filiales et les partenaires commerciaux

TABLEAU 11-17 : LICENCES DÉTENUES AU 31 DÉCEMBRE 2000

	Canadiens				*Autres*	
Type	*Petits*	*Moyens*	*Grands*	*Tout-cargo*	*Amér.*	*Étrangers*
Classification						
Intérieur	861	22	13	33	-	-
International						
Régulier	13	28	74	5	49	59
À la demande	427	20	11	25	756	85
Total par type	1 301	70	98	63		
Total canadien	1 532					
Total américain					805	
Total autres compagnies étrangères						144

Note : Représente les licences et non le nombre de transporteurs, il se peut par exemple qu'un transporteur soit titulaire de licences multiples.

Source : Office des transports du Canada

d'Air Canada (y compris sa filiale régionale, les Lignes aériennes Canadien Régional) ont fait l'objet d'un examen approfondi suite à l'acquisition de Canadien International par Air Canada.

Dans le cadre des recommandations issues de cet examenet formulées à l'intention du Commissaire à la concurrence le 21 décembre 1999, les Lignes aériennes Canadien Régional ont été mises en vente pour une période de 60 jours pour un prix au moins égal au prix convenu entre Air Canada et le Bureau de la concurrence. Les lignes aériennes Canadien Régional, qui comptent 2 000 employés et 51 appareils, desservent 39 aéroports dans 7 provinces et 5 États, bien que le gros de ces activités soit concentré dans l'Ouest du Canada. Le 29 août 2000, le délai de 60 jours a expiré sans qu'aucune offre acceptable n'ait été reçue. Air Canada a donc pu conserver ce transporteur comme filiale et a annoncé son intention d'opérer la fusion des Lignes aériennes Canadien Régional et de ses autres filiales régionales pour qu'elles se concentrent sur les services aériens régionaux et locaux, avec un siège social à Halifax et une plaque tournante dans l'Ouest à Calgary. L'entité ainsi fusionnée comptera 4 900 employés et 134 appareils. L'intégration complète des filiales régionales n'était pas terminée à la fin de 2000.

Le tableau 11-18 indique les transporteurs régionaux partenaires d'Air Canada au 31 décembre 2000.

TABLEAU 11-18 : PARTENAIRES INTÉRIEURS D'AIR CANADA ASSUJETTIS À UN RÉGIME DE PARTAGE DE CODES AU 31 DÉCEMBRE 2000

Filiales à 100 %	*Autres partenaires*
Air BC	Air Creebec
Air Nova	Air Georgian
Air Ontario	Aviation Québec Labrador
Canadien Régional	Calm Air
	Central Mountain Air
	Labrador Airways
	NWT Air[1]

1 Appartient à First Air

Source : Air Canada

15 En fin d'exercice, CanJet desservait Winnipeg, Toronto (aérogare III de Pearson), Ottawa, Montréal (Dorval), Halifax et St. John's.

Les compagnies aériennes indépendantes (celles qui ne sont affiliées ni à Air Canada ni à Canadien International) ont évité de livrer une concurrence directe aux filiales régionales d'Air Canada. Cela s'est soldé par très peu de recoupements entre leurs services et les services assurés par le réseau d'Air Canada. Les transporteurs indépendants prédominent essentiellement dans le Nord du Canada. Toutefois, certains transporteurs indépendants, en particulier Hawkair, Provincial Airlines et Régionnair, ont adopté des stratégies plus agressives en rivalisant directement avec les filiales régionales d'Air Canada. Le tableau 11-19 donne la liste d'un certain nombre de compagnies aériennes indépendantes et de leurs principales bases d'exploitation.

TABLEAU 11-19 : EXPLOITANTS DE SERVICES LOCAUX QUI OFFRAIENT DES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS AU 31 DÉCEMBRE 2000

Compagnie aérienne	*Bases principales*
Air Creebec	Montréal, Timmins et Val d'Or
Air Mikisew	Fort McMurray
Air North	Whitehorse
Air Tindi Ltd.	Yellowknife
Aklak Air	Inuvik
Aviation Québec Labrador	Sept-Îles
Bearskin Airlines	Sudbury et Thunder Bay
Buffalo Airways Ltd.	Yellowknife
Calm Air International Ltd.	Thompson et Rankin Inlet
Capital City Air	Edmonton
Harbour Air Ltd.	Vancouver Harbour
Hawkair	Terrace
Helijet Airways	Victoria Harbour et Vancouver Harbour
K.D. Air	Vancouver
Keewatin Air Limited	Rankin Inlet et Churchill
Kenn Borek Air	Iqaluit et Resolute
Keystone Air Service	Winnipeg
Labrador Airways	Goose Bay et St. John's
Nakina Air Service Ltd.	Thunder Bay
North Vancouver Air	Vancouver
Northwestern Air Lease Ltd.	Grande Prairie et Yellowknife
North-Wright Airways Ltd.	Norman Wells et Yellowknife
Pacific Coastal Airlines Limited	Vancouver
Peace Air	Edmonton
Perimeter Airlines	Winnipeg
Provincial Airlines	Goose Bay et St. John's
Régionnair Inc.	Sept-Îles
Skyward Aviation Ltd.	Rankin Inlet et Thompson
Transwest Air[2]	Saskatoon
Trillium Air	Kitchener
West Coast Air	Vancouver Harbour

1 Capital City Air a annoncé qu'elle fusionnerait avec Peace Air à l'automne 1999. Elle a annoncé en février 2000 que ses pourparlers avec Peace Air avaient échoué et qu'elle cessait toute activité.
2 Air Sask et Athabasca Airways ont fusionné en 2000 pour former la compagnie Transwest Air.

Source : Official Airline Guide

Inter-Canadien, un partenaire commercial de Canadien International appartenant à des intérêts indépendants et qui assurait des services régionaux au Québec et dans les provinces de l'Atlantique, a cessé d'exister à la fin novembre 1999 alors qu'elle cherchait à restructurer sa dette. Les Lignes aériennes Canadien Régional et Air Georgian, de même qu'Air Nova et Régionnair, ont modifié leurs horaires et multiplié leurs vols pour continuer d'assurer la desserte de la plupart des localités éloignées du Québec et du nord du Nouveau-Brunswick, qui l'étaient jusque-là par Inter-Canadien par des vols réguliers. Même si Inter-Canadien avait initialement fait part de son intention de reprendre ses vols au début de 2000, il ne l'a pas fait.

AVIATION GÉNÉRALE

Le secteur de l'aviation générale comprend toutes sortes de types d'activités aériennes, à l'exception du transport aérien des passagers ou des marchandises, et il englobe les vols de loisir et les vols commerciaux.

L'aviation générale représente près de 50 % de tous les mouvements d'aéronefs aux aéroports munis de services de navigation aérienne, bien qu'une bonne part de l'activité se déroule dans des aéroports sans tour de contrôle. Les vols de loisir sous leurs diverses formes représentent la majorité des activités de l'aviation générale. L'aviation générale concentrait les deux tiers des pilotes du Canada et les trois quarts de tous les aéronefs immatriculés au Canada en 2000, et elle constitue le segment le plus important du secteur canadien de l'aviation civile. On trouvera des précisions sur la flotte d'avions de loisir au tableau 11-20 et à la figure 11-6. De plus, les tableaux 11-21 et 11-22

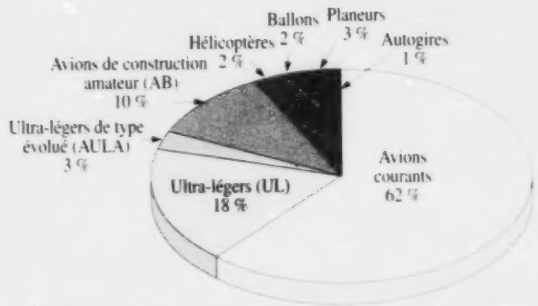
TABLEAU 11-20 : PROFIL DE LA FLOTTE D'AÉRONEFS DE LOISIR AU 31 DÉCEMBRE 2000

Type d'aéronef	*Nombre total d'aéronefs*
Avions courants	13 366
Ultra-légers (UL)	3 850
Ultra-légers de type évolué (AULA)	617
Avions de construction amateur (AB)	2 281
Hélicoptères	390
Ballons[1]	442
Planeurs	600
Autogires[2]	187
Nombre total d'avions privés immatriculés	**21 733**

1 Ce qui comprend les dirigeables.
2 Ce qui comprend les ornithoptères.

Source : Registre canadien des aéronefs civils

FIGURE 11-6 : PROFIL DE LA FLOTTE D'AÉRONEFS DE LOISIR AU 31 DÉCEMBRE 2000



Note : Les dirigeables et les ornithoptères sont compris respectivement dans les catégories des ballons et des autogires.

Source : Registre canadien des aéronefs civils

résument le nombre de licences et de permis de pilote délivrés par catégorie et par province.

TABLEAU 11-21 : RÉSUMÉ DES LICENCES ET DES PERMIS DU PERSONNEL EN DÉCEMBRE 2000

	En vigueur	*Délivrés en 1999*	*Hommes*	*Femmes*
Avions				
Pilote privé	28 240	2 860	26 628	1 612
Pilote professionnel	9 625	1 370	9 041	584
Pilote de ligne	11 087	661	10 744	343
Total	48 952	4 891	46 413	2 539
Hélicoptères				
Pilote privé	384	66	371	13
Pilote professionnel	2 793	218	2 726	67
Pilote de ligne	726	63	713	13
Total	3 903	347	3 810	93
Permis				
Pilote de planeur	5 991	424	5 296	695
Pilote d'autogire	32	7	31	1
Pilote de ballon	267	11	245	22
Pilote d'ultra-léger	2 534	199	2 452	82
Pilote de loisir	1 121	223	1 052	69
Total	9 945	864	9 076	869
Autres licences				
Mécanicien navigant	537	19	526	11
Contrôleur de la circ. aérienne	1 986	56	1 832	154
Total	2 523	75	2 358	165
Nombre total de licences et permis	**65 323**	**6 177**	**61 657**	**3 666**

TABLEAU 11-22 : LICENCES ET PERMIS DU PERSONNEL PAR PROVINCE EN DÉCEMBRE 2000

	Nombre de licences	*Pourcentage du total*
Colombie-Britannique	13 838	19.1
Alberta	9 567	13.2
Saskatchewan	2 901	4.0
Manitoba	3 618	5.0
Ontario	24 382	33.6
Québec	12 925	17.8
Nouveau-Brunswick	1 131	1.6
Nouvelle-Écosse	2 054	2.8
Île-du-Prince-Édouard	182	0.3
Terre-Neuve	1 206	1.7
Yukon	335	0.5
Territoires du Nord-Ouest	447	0.6
Canada	72 586	100

Note : Les permis d'élève-pilote sont inclus dans les statistiques provinciales.

Source : Transports Canada, Sûreté et sécurité

Services aériens spécialisés

Le secteur des services aériens spécialisés regroupe divers types d'activités aériennes industrielles et agricoles qui ont un dénominateur commun, celui de n'offrir aucun service de transport de passagers ou de marchandises entre deux points. Font partie de ce secteur le parachutisme, le remorquage de planeurs, la gestion aérienne et la lutte des feux de forêt, les travaux d'inspection et de construction par aéronef, la photographie aérienne et les levés aériens, la publicité aérienne, les services météorologiques, la pulvérisation agricole, le débusquage par hélicoptère et les services d'aéroglisseur. Même si certaines compagnies d'importance prennent part à ces activités spécialisées, la majorité des entreprises de ce secteur sont de petits exploitants qui desservent des marchés locaux.

Aviation d'affaires

Le secteur de l'aviation d'affaires a poursuivi sa croissance en 2000 pour la sixième année d'affilée. L'une des causes de cette croissance est la volonté des sociétés d'assurer le transport de leurs cadres supérieurs et de leurs employés avec plus d'efficacité que les compagnies aériennes commerciales. La vigueur de l'économie, les intérêts commerciaux internationaux et le plus grand choix de types d'appareils ont incontestablement contribué à l'essor de ce secteur. Un élément qui favorise la croissance exponentielle de ce secteur aux États-Unis et en Europe est le phénomène de la « propriété fractionnée » en vertu duquel des particuliers ou des entreprises qui ne feraient pas seuls l'acquisition d'un appareil en partagent un en vendant des unités de temps de vol. La propriété fractionnée au Canada en est à ses premiers balbutiements, essentiellement à cause de la taille du marché. Au Canada, les programmes de propriété fractionnée sont réglementés au même titre que les activités aériennes commerciales, même s'ils ne sont pas considérés comme étant accessibles au public et qu'ils ne nécessitent donc pas une licence de l'Office des transports du Canada. Le potentiel de croissance de la propriété fractionnée est appréciable dans le secteur de l'aviation d'affaires et il sera suivi de près au cours des prochaines années.

TRANSPORT DES MARCHANDISES 12

Les flux de trafic de marchandises ont continué d'être maintenus par la croissance soutenue de l'économie canadienne.

Le présent chapitre traite du transport des marchandises dans une perspective modale, compte tenu des mouvements intérieurs et, si possible, internationaux. Une telle approche permet de bien démontrer l'usage qui est fait de chaque mode de transport.

Ce chapitre analyse également le trafic marchandises par groupe de produits. Pour le transport ferroviaire et le camionnage, il rapporte le nombre de tonnes-kilomètres, une unité de mesure qui permet de capter concrètement à la fois les aspects volume et distance et aussi d'évaluer les tendances du trafic.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Pour ce qui est des opérations canadiennes, les tonnes-kilomètres payantes du CN se sont chiffrées à 158 milliards en 1999, contre 154 milliards l'année précédente, alors que celles du CP ont chuté légèrement passant de 115 milliards en 1998, à 113 milliards en 1999.

Cependant, les transporteurs de classe II (compagnies de chemin de fer régionales et d'intérêt local) ont vu leur rendement baisser d'environ 6 %, pour revenir au même niveau qu'en 1997, avec environ 28 milliards de tonnes-kilomètres payantes en 1999. Même si plusieurs nouvelles compagnies ont contribué à une hausse de ce chiffre, une diminution du minerai de fer transporté a abouti à une baisse générale.

Le rendement des réseaux du CN et du CP (canadiens et américains) a à nouveau progressé en 2000. Le CN a fait état de 218 milliards de tonnes-kilomètres, contre 210 milliards en 1999 (ce qui englobe le rendement de Illinois Central), alors que le CP a fait état de 161 milliards de tonnes-kilomètres, contre 146 milliards en 1999.

On peut donc s'attendre à ce que les chiffres relatifs aux activités canadiennes augmentent eux aussi en 2000. Le rendement estimatif (reposant sur trois trimestres de données en ce qui concerne les activités canadiennes et quatre trimestres en ce qui concerne tout le réseau) s'élève à 120 milliards de tonnes-kilomètres payantes pour le CP et à 165 milliards de tonnes-kilomètres payantes pour le CN.

TRAFIC FERROVIAIRE – COMMERCE AVEC LES ÉTATS-UNIS

EXPORTATIONS

En 1999, les exportations ont progressé de 4,8 % sur le plan du tonnage (59 millions de tonnes) et de 25 % sur le plan de la valeur. Comme en témoigne le tableau 12-1, les exportations de certains produits ont diminué, notamment le charbon, les produits agricoles et alimentaires et les engrais. En revanche, les exportations dans d'autres secteurs ont affiché une hausse nette. En particulier, les produits forestiers ont concentré 36 % des volumes exportés. Sur le plan de la valeur cependant, les produits forestiers ont dû céder la première place aux véhicules et aux pièces automobiles, qui ont concentré près de 55 % de la valeur des exportations. Le commerce des véhicules et des pièces automobiles a augmenté de 35 % sous l'angle du tonnage et de 45 % sous celui de la valeur, et c'est lui qui est le principal responsable de l'augmentation générale de la valeur des exportations.

L'Ontario a été la province qui a le plus contribué à cette croissance, avec 1,2 million de tonnes de plus qu'en 1998; plus de la moitié de cette hausse est attribuable aux produits automobiles. Comme l'illustre le tableau 12-2, l'Ontario a continué de concentrer la plus forte part des exportations, accroissant légèrement sa part à 29,4 % du tonnage. La Saskatchewan, l'Alberta, le Québec et la Colombie-Britannique ont affiché des parts oscillant entre 14 % et 19 %. Pour ce qui est de l'augmentation en pourcentage des exportations en 1999, les autres provinces et les territoires ont affiché la hausse la plus forte. L'Île-du-Prince-Édouard a pratiquement triplé ses exportations, tandis que la Nouvelle-Écosse enregistrait une hausse de 75 %. Les Territoires du Nord-Ouest ont également nettement majoré leurs exportations ferroviaires. Pour chacune de ces régions, ce sont les produits forestiers, en particulier le bois d'œuvre et la pâte de bois, qui sont les principaux responsables de cette croissance.

TABLEAU 12-1 : CROISSANCE DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS FERROVIAIRES PAR PRODUIT, 1998 ET 1999

	Exportations				Importations			
	Tonnage 1999 (milliers)	*Croissance en % par rapport à 1998*	*Valeur 1999 (millions $)*	*Croissance en % par rapport à 1998*	*Tonnage 1999 (milliers)*	*Croissance en % par rapport à 1998*	*Valeur 1999 (millions $)*	*Croissance en % par rapport à 1998*
Céréales	4 053	4,3	747	(3,8)	466	12,2	164	5,4
Autres produits agricoles et alimentaires	1 461	(1,5)	883	(7,9)	2 317	47,7	1 054	(5,9)
Produits automobiles	2 737	35,3	38 831	44,9	670	13,5	10 706	4,9
Produits chimiques	8 893	(0,2)	4 589	7,9	4 534	5,5	4 054	3,0
Charbon	410	(11,9)	39	3,6	161	(9,5)	15	(12,7)
Engrais	7 955	(4,0)	997	(1,6)	69	(14,7)	13	(28,3)
Produits forestiers	21 147	7,4	15 372	12,0	1 108	(5,6)	641	0,6
Produits manufacturés	1 597	10,8	4 286	2,3	1 818	(65,3)	2 564	(33,4)
Métaux	3 232	0,8	4 013	(2,3)	1 293	10,4	746	0,4
Produits miniers	4 121	11,5	307	24,4	2 552	40,9	77	42,6
Produits pétroliers	3 373	5,1	880	17,5	408	(42,8)	160	(19,9)
Total	**58 979**	**4,8**	**70 945**	**24,8**	**15 397**	**(10,7)**	**20 194**	**(3,5)**

Note : Les chiffres relatifs à 1998 qui figurent dans Les transports au Canada, 1999 ont été révisés depuis.

Source : Statistique Canada, Division du commerce international

IMPORTATIONS

Entre 1998 et 1999, les importations ferroviaires ont vu leur tonnage baisser de 11 % à 15,4 millions de tonnes, tandis que leur valeur baissait de 3,5 % pour se chiffrer à 20,2 milliards $. Comme l'indique le tableau 12-1, la faible hausse des importations de produits miniers et de produits agricoles et alimentaires, lesquels ont des valeurs relatives faibles, a été neutralisée par la baisse des importations de produits manufacturés de plus grande valeur. Pour ce qui est des parts des produits, les produits chimiques se sont classés en tête, avec 29 % du tonnage total. Sur le plan de la valeur, les produits automobiles ont concentré plus de la moitié des importations, de loin la part la plus importante.

Le tableau 12-2 montre que près de la moitié de toutes les importations ont été dédouanées en Ontario; c'est cette même province qui est aussi responsable de la plus forte hausse des volumes importés entre 1998 et 1999 (0,9 million de tonnes). La Colombie-Britannique et le Québec ont chacun concentré 14 % des importations (dédouanées), contre 20 % à l'Alberta, à la Saskatchewan et au Manitoba confondus.

TABLEAU 12-2 : TRAFIC FERROVIAIRE TRANSFRONTALIER PAR PROVINCE, 1999

(Milliers de tonnes)

Province d'origine (exportations)/ province de dédouanement(importations)	*Exportations*	*Importations*
Terre-Neuve	18	0
Île-du-Prince-Édouard	18	0
Nouvelle-Écosse	941	19
Nouveau-Brunswick	1 500	469
Québec	8 564	2 190
Ontario	17 324	7 484
Manitoba	2 101	812
Saskatchewan	11 123	999
Alberta	9 063	1 252
Colombie-Britannique	8 315	2 171
Territoires du Nord-Ouest	2	0
Yukon	10	0

Source : Statistique Canada, Division du commerce international

TRAFIC FERROVIAIRE — COMMERCE OUTRE-MER

Chaque année, une part importante du trafic ferroviaire est constituée par les expéditions à destination et en provenance de certains ports canadiens. En 1999, les compagnies de chemin de fer de classe I ont acheminé 84,8 millions de tonnes de marchandises à destination et en provenance des ports canadiens.

EXPORTATIONS FERROVIAIRES ET MARITIMES

Les céréales, le soufre, le gypse, le charbon et la potasse ont concentré 84 % des 77,7 millions de tonnes acheminées par les transporteurs de classe I vers les ports canadiens. À 32,4 millions de tonnes, le charbon s'est classé au premier rang de ces produits, suivi des céréales, à 20,2 millions de tonnes. La potasse, le soufre et le gypse ont représenté respectivement 5,1, 4,4 et 3,1 millions de tonnes, tandis que les produits forestiers ont constitué 2,5 millions de tonnes supplémentaires.

Les expéditions intermodales, essentiellement de produits mixtes, se sont chiffrées à 6,4 millions de tonnes, ou 8 % des exportations ferroviaires et maritimes. L'Ontario a concentré 1,9 million de tonnes des expéditions intermodales, suivi par les États-Unis, à hauteur de 1,7 million de tonnes, et le Québec, à hauteur de 1,3 million de tonnes.

IMPORTATIONS FERROVIAIRES ET MARITIMES

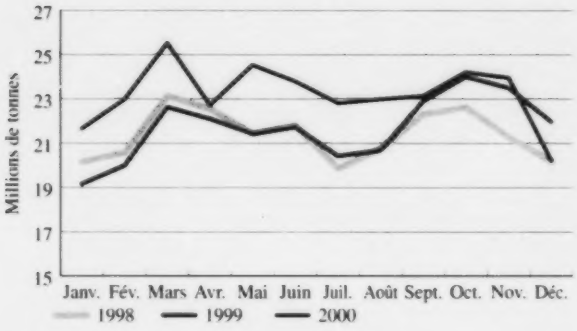
En 1999, les marchandises transportées par les compagnies de chemin de fer de classe I en provenance des ports maritimes n'ont pas subi de changement par rapport à l'année précédente, à 7,1 millions de tonnes, dont 84 % étaient des mouvements intermodaux. Le phosphate de calcium minéral, à 0,7 million de tonnes, a été le principal produit transporté, comme l'année précédente. Sur la totalité des marchandises provenant des ports maritimes dans le cadre d'un mouvement intermodal, la

majorité sont allées en Ontario (2,6 millions de tonnes), puis au Québec (2,1 millions de tonnes) et, enfin, aux États-Unis (1,1 million de tonnes). La Colombie-Britannique a été la destination d'un peu moins de 1 million de tonnes de marchandises transportées par les compagnies de chemin de fer depuis les ports canadiens.

TRAFIC FERROVIAIRE — SECTEURS PRIMAIRES

Le trafic ferroviaire annuel a atteint son plus haut niveau depuis plus d'une décennie, avec 278 millions de tonnes chargées en 2000.[1] Ce volume était réparti presqu'équitablement entre les chargements de l'est et ceux de l'ouest, bien que la composition du trafic ait différé géographiquement. Les minerais et les produits miniers, les produits forestiers et les expéditions intermodales ont dominé dans l'est, alors que le grain, le charbon et les fertilisants étaient les principaux produits chargés dans l'ouest. La figure 12-1 montre l'ensemble des chargements ferroviaires mensuels de 1998 à 2000.

FIGURE 12-1 : CHARGEMENTS FERROVIAIRES MENSUELS TOTAUX, 1998 – 2000



Source : Statistique Canada, cat. 52-001; Transports Canada

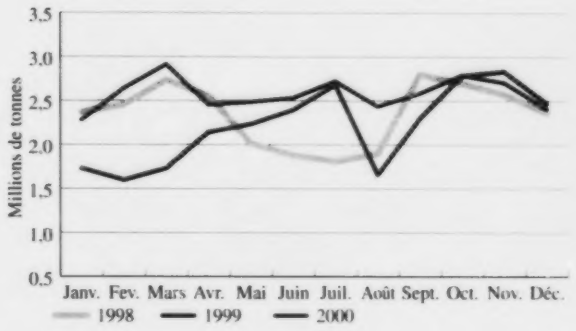
GRAIN

En 2000, le trafic céréalier a été supérieur à son niveau des deux années précédentes, tel qu'indiqué à la figure 12-2. La quantité annuelle transportée a totalisé 30,9 millions de tonnes, près de 17 % de plus qu'en 1999. Le trafic céréalier a continué d'être un des principaux produits expédiés par rail, totalisant 11 % du tonnage annuel total chargé.

PRODUITS FORESTIERS

Le secteur du transport des produits forestiers, tel que le bois et le papier, a continué de croître, augmentant de 6 % par rapport à 1999 pour atteindre 23,7 millions de tonnes. Une bonne partie de l'augmentation des chargements est venue des provinces de l'est. Les flux de produits non-manufacturés sont demeurés au même niveau, soit 16,7 millions de tonnes. L'ensemble des produits forestiers a représenté 14,5 % de l'ensemble du trafic ferroviaire annuel.

FIGURE 12-2 : CHARGEMENTS FERROVIAIRES MENSUELS DE GRAIN, 1998 – 2000



Source : Statistique Canada, cat. 52-001; Transports Canada

MINERAIS ET PRODUITS MINIERS

Les flux de minerai de fer ont été fermes, retournant à leur niveau de 1998 avec un volume de 39 millions de tonnes chargées. Le trafic lié aux autres minerais et produits miniers a continué de croître pour atteindre son plus haut niveau depuis une décennie, augmentant de 7 % par rapport à 1999 et un total de 24,5 millions de tonnes. Dans ce groupe de produits, l'alumine a généré près de 5 millions de tonnes de trafic. Les matériaux de construction (sable, gravier, pierres concassées et ciment) et les minerais et leurs concentrés de nickel, de plomb et de zinc, ensemble, ont totalisé un autre 10 millions de tonnes.

Le groupe des minerais et des produits miniers a généré 23 % de l'ensemble du trafic ferroviaire en 2000, comparativement à 21 % l'année précédente.

ENGRAIS ET MATÉRIEL DE FERTILISATION

La potasse compte pour 52 % de cette catégorie, avec 14,2 millions de tonnes chargées en 2000. Ce niveau de trafic représente une hausse de 7 % par rapport à l'an dernier. Les chargements de souffre ont atteint 7,5 millions de tonnes, un niveau comparable à 1999.

La directionalité des expéditions de roche phosphatée observée l'an dernier a été maintenue. Depuis qu'une source canadienne a été découverte, les importations ont chuté. En 2000, 0,5 million de tonnes ont été expédiées de l'Ontario vers l'ouest par rail.

1 Données préliminaires.

Les engrais et matériel de fertilisation, ensemble, ont produit un trafic de 27,2 millions de tonnes, 10 % de l'ensemble du trafic ferroviaire de 2000.

CHARBON

Le transport du charbon et du coke a chuté de 43,3 millions de tonnes en 1999 à 40,6 millions de tonnes en 2000, se rapprochant de son niveau de 1998. Cette chute de trafic peut être en partie attribuable à la fermeture au mois d'août 2000 de la mine de charbon de Quintette à Tumbler Ridge (Colomie-Britannique), une décision liée à la chute des prix du charbon.

Les produits du charbon ont représenté 14,5 % du trafic ferroviaire.

PRODUITS INDUSTRIELS

Les métaux, les automobiles et leurs pièces, les produits pétroliers raffinés, et les produits chimiques ont représenté 14,5 % du trafic ferroviaire total en 2000.

Le trafic des métaux et des automobiles est demeuré semblable à celui de l'année précédente, avec des chargemenst atteignant 9,3 et 5 millions de tonnes respectivement. Le trafic de produits pétroliers a crû de 4 % pour totaliser 11,4 millions de tonnes, et le trafic de produits chimiques a augmenté de 8 %, avec un volume de 14,5 millions de tonnes.

TRANSPORT INTERMODAL

Bien que le secteur intermodal n'ait pas connu une croissance aussi exceptionnelle qu'en 1999, il a néanmoins augmenté de plus de 10 % en 2000 pour un total de 26,1 millions de tonnes. Les quantités transportées par conteneur sur wagon plat ont grimpé de 10 % à 24,4 millions de tonnes, et les quantités transportées par remorque sur wagon plat se sont accrues de 8 %, atteignant 1,6 millions de tonnes. Il y a eu un peu plus de chargements intermodaux dans l'est que dans l'ouest.

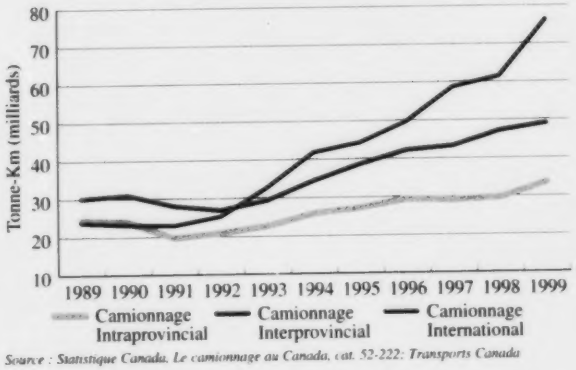
Le trafic intermodal a totalisé 9,4 % de l'ensemble du trafic en 2000.

CAMIONNAGE

TRAFIC INTÉRIEUR PAR RAPPORT AU TRAFIC INTERNATIONAL

Entre 1989 et 1999, le trafic international des entreprises de camionnage pour compte d'autrui est passé de 24 milliards à 76 milliards de tonnes-kilomètres, soit une hausse annuelle moyenne de 12,4 %. Le trafic intérieur a connu un rythme d'augmentation plus modéré de 4,2 % au cours de la même période, lequel est passé de 54 milliards à 82 milliards de tonnes-kilomètres. Dans les deux secteurs, la croissance a été plus dynamique après la récession de 1990-1992. La figure 12-3 illustre la croissance du trafic annuel en tonnes-kilomètres entre 1989 et 1999.

FIGURE 12-3 : CROISSANCE ANNUELLE DU CAMIONNAGE EN TONNES-KILOMÈTRES, 1989 – 1999



Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, cat. 52-222; Transports Canada

À la lumière de ces augmentations, on peut dire que l'importance relative des marchés intérieurs et internationaux dans l'ensemble des activités des entreprises de camionnage pour compte d'autrui a changé depuis dix ans. C'est ainsi que le marché international, qui représentait 30 % du total des tonnes-kilomètres transportées en 1989, est passé à 48 % en 1999, alors que la part du marché intérieur a régressé[2].

En 1999, l'Ontario a dominé toutes les autres provinces sous le rapport des tonnes-kilomètres transportées par des transporteurs pour compte d'autrui ayant leur siège au Canada. La province s'est accaparé 38 % du trafic intraprovincial total, 33 % du trafic interprovincial et 46 % du trafic international. Sur les 159 milliards de tonnes-kilomètres transportées par les camionneurs canadiens en 1999, plus de 64 milliards ont intéressé l'Ontario.

Le tableau 12-3 illustre la répartition du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui par secteur et par province en 1999. Le tableau 12-4 illustre le trafic sud-nord et nord-sud des transporteurs canadiens pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis. Les livraisons à destination et en provenance des États du centre des États-Unis ont concentré la plus grande partie de ce trafic, à 28 milliards de tonnes-kilomètres, soit 37 % du total.

2 La baisse de la part intérieure du nombre total de tonnes-kilomètres n'est pas aussi draconienne qu'on pourrait le croire. Le trafic intérieur assuré par des entreprises de camionnage canadiennes est sous-estimé, vu que les petites entreprises pour compte d'autrui (qui ont un chiffre d'affaires annuel entre 30 000 $ et 1 million $), les entreprises privées et les propriétaires-exploitants ne sont pas compris dans l'*Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)* de Statistique Canada.

TABLEAU 12-3 : CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR SECTEUR ET PAR PROVINCE, 1999

(Milliards de tonnes-kilomètres)

	Intra-provinciaux	*Inter-provinciaux*	*Inter-national*	*Total*	*Part en %*
Ontario	12,81	16,27	35,16	64,23	40,5
Québec	6,73	9,58	18,02	34,33	21,6
Alberta	5,52	8,67	6,98	21,17	13,3
Manitoba, Saskatchewan et territoires	2,47	5,76	4,68	12,92	8,1
Colombie-Britannique	4,07	4,71	6,67	15,45	9,7
Maritimes	1,88	4,02	4,67	10,56	6,7
Total	**33,47**	**49,00**	**76,18**	**158,66**	**100,0**

Notes : Les chiffres ayant été arrondis, les sommes peuvent ne pas correspondre aux totaux indiqués; transporteurs pour compte d'autrui des catégories I et II domiciliés au Canada; « Internationaux » englobe les exportations et les importations; « Interprovinciaux » repose sur les chargements; « Territoires » englobe le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Source : Statistique Canada, compilation spéciale

TABLEAU 12-4 : TRAFIC INTERNATIONAL DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LES PRINCIPAUX FLUX ET LA PROVINCE, 1999

(Milliards de tonnes-kilomètres)

Province	*Région des É.-U.*[1]	*Mouv. nord-sud «Exportations»*	*Mouv. sud-nord «Importations»*	*Total*	*Part en %*
Ontario	Centre	8,79	7,76	16,55	21,7
Ontario	Sud	4,71	4,90	9,60	12,6
Québec	Nord-Est	3,81	1,74	5,55	7,3
Québec	Sud	3,02	2,50	5,51	7,2
Québec	Centre	3,32	1,78	5,10	6,7
Ontario	Nord-Est	2,71	2,20	4,91	6,4
Prairies	Centre	2,59	2,05	4,64	6,1
Ontario	Ouest	1,87	2,07	3,94	5,2
Colombie-Britannique	Ouest	2,07	1,42	3,49	4,6
Prairies	Ouest	1,86	1,35	3,21	4,2
Sous-total		**34,74**	**27,76**	**62,50**	**82,0**
Autres mouvements		8,34	5,35	13,69	18,0
Total :		**43,07**	**33,11**	**76,18**	**100,0**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués; transporteurs pour compte d'autrui des catégories I et II domiciliés au Canada.

1 « Nord-est » comprend les États de la Nouvelle-Angleterre et du Centre du littoral de l'Atlantique; « Centre » comprend les États en bordure des Grands Lacs et d'autres États du Centre comme le Dakota du Nord et le Dakota du Sud, le Nebraska, l'Iowa, le Kansas et le Missouri; « Ouest » comprend les États du Pacifique et des Rocheuses américaines.

Source : Transports Canada, Adaptation de la compilation spéciale de Statistique Canada

MARCHANDISES ACHEMINÉES PAR CAMION SELON LE PRODUIT

Sur le plan du volume transporté, le total des marchandises acheminées par camion en 1999 s'est élevé à 158,7 milliards de tonnes-kilomètres. Sur ce chiffre, 52 % ou 82,5 milliards de tonnes-kilomètres ont été acheminées sur le marché intérieur et 48 %, ou 76,2 milliards de tonnes-kilomètres, ont été acheminées à l'échelle internationale. Cinq groupes de produits ont représenté plus de 75 % de toutes les marchandises transportées. Ce sont les produits forestiers qui se sont classés en tête, avec 20 % du total des tonnes-kilomètres, suivis des produits alimentaires, à 19 %, des produits divers (produits finis), à 18 %, et des produits manufacturés et des produits sidérurgiques/ alliages, à 10 % chacun.

Sur le plan intérieur, les produits alimentaires ont représenté 13,3 milliards de tonnes-kilomètres, ou 27 % du total des tonnes-kilomètres interprovinciales. Les produits divers se sont classés au deuxième rang, avec une part de 21 %. Alors que le trafic interprovincial s'est chiffré à 49 milliards de tonnes-kilomètres en 1999, les expéditions intraprovinciales ont totalisé 33,5 milliards de tonnes-kilomètres. Les produits forestiers ont dominé le trafic intraprovincial, avec 27 % des tonnes-kilomètres acheminées, suivis des produits pétroliers, à 14 %, et des produits alimentaires, à 13 %.

En 1999, les transporteurs ayant leur siège au Canada ont transporté 42,8 milliards de tonnes-kilomètres d'exportations, ou 57 % du total des marchandises internationales acheminées par camion. Les produits forestiers ont été le principal groupe de produits exportés, soit 27 % du total des exportations par camion, suivis des produits divers et des produits manufacturés. Du côté des importations, les produits divers et les produits alimentaires ont dominé le marché, avec respectivement 21 % et 19 %. Au total, les entreprises de camionnage domiciliées au Canada ont acheminé près de 33,1 milliards de tonnes-kilomètres dans le sens sud-nord en 1999.

Le trafic intérieur et international ont généré respectivement pour 7 milliards $ et 6,1 milliards $ de recettes de transport. Les cinq mêmes groupes de produits qui ont dominé les tonnes-kilomètres acheminées ont également dominé les recettes des entreprises de camionnage, représentant 73 % du total. Les produits divers se sont classés au premier rang, générant 2,4 milliards $, ou 18 % des recettes totales, suivis de près par les produits alimentaires, à 2,2 milliards $, et les produits forestiers, à 1,9 milliard $.

Le tableau 12-5 illustre le volume des marchandises acheminées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon les principaux groupes de produits en 1999. Le tableau 12-6 illustre les recettes des

TABLEAU 12-5 : CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR GROUPE DE PRODUITS, 1999

(Milliards de tonnes-kilomètres)

Produits CTMT	*Trafic intérieur*	*Trafic international*	*Total*	*Part en %*
Produits forestiers	16,34	15,34	31,68	20,0
Produits alimentaires	17,79	12,25	30,04	18,9
Produits divers	14,29	13,84	28,13	17,7
Autres produits manufacturés	7,01	9,40	16,41	10,3
Produits sidérurgiques et alliages	8,11	8,23	16,34	10,3
Produits automobiles	1,88	6,84	8,72	5,5
Produits chimiques	4,63	3,77	8,40	5,3
Produits pétroliers	6,17	0,61	6,79	4,3
Machines et équipements	2,40	3,92	6,32	4,0
Minerais et minéraux non métalliques	3,86	1,97	5,83	3,7
Total des produits	**82,47**	**76,18**	**158,66**	**100,0**

1 Classification type des marchandises transportées (CTMT) adoptée en 1999 pour les données relatives au trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

Source : Transports Canada, Adaptation d'une compilation spéciale de Statistique Canada (Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui selon l'origine et la destination des marchandises)

entreprises de camionnage pour compte d'autrui par secteur et par principal groupe de produits la même année.

TABLEAU 12-6 : RECETTES DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LE GROUPE DE PRODUITS, 1999

(Millions de dollars)

Produits CTMT	*Trafic intérieur*	*Trafic international*	*Total*	*Part en %*
Produits forestiers	929,1	930,5	1 859,6	14,2
Produits alimentaires	1 366,6	799,8	2 166,3	16,5
Produits divers	1 386,8	995,2	2 382,0	18,2
Autres produits manufacturés	832,5	976,6	1 809,1	13,8
Produits sidérurgiques et alliages	643,3	661,9	1 305,2	10,0
Produits automobiles	415,5	810,9	1 226,4	9,4
Produits chimiques	408,2	299,7	708,0	5,4
Produits pétroliers	373,8	48,8	422,6	3,2
Machinerie et équipement	407,0	530,7	937,7	7,2
Minerais et minéraux non métalliques	193,8	93,5	287,3	2,2
Total des produits	6 956,7	6 147,4	13 104,1	100,0

1 Classification type des marchandises transportées (CTMT) adoptée en 1999 pour les données relatives au trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

Source : Transports Canada. Adaptation d'une compilation spéciale de Statistique Canada (Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui selon l'origine et la destination des marchandises).

PARC DE CAMIONS

Les camions lourds de catégorie 8 comprennent ceux dont le poids brut est de 15 000 kilogrammes ou plus. Ce sont typiquement des semi-remorques, celles avec 18 roues étant la configuration la plus courante. Plus de 270 000 camions de catégorie 8 étaient immatriculés dans l'ensemble du pays en 2000, un nombre supérieur de 3 % par rapport à celui de 1999. Comme le démontre le tableau 12-7, l'Ontario avait le plus grand nombre de camion de catégoire 8 avec un peu plus de 100 000, suivi de l'Alberta avec 65 000 et du Québec avec 32 000. Près des trois quarts des camions de catégorie 8 enregistrés l'étaient dans l'une de ces trois provinces.

Les camions lourds plus légers, avec un poids entre 4 500 et 15 000 kilogrammes, regroupent la plupart des camions porteurs (i.e. l'unité motrice et l'espace de chargement font partie de la même unité) au pays, y compris la plupart des camions à benne, des fourgonnettes cubiques et des autres gros camions de livraison. Plus de 390 000 camions de ce type étaient enregistrés en 2000, une hausse d'environ 1 % par rapport à 1999. L'Alberta avait le nombre le plus élevé de camions lourds légers avec 110 000, suivi de l'Ontario avec 80 000 et de la Colombie-Britannique avec plus de 60 000. Près des deux tiers du total des camions lourds plus légers étaient dans ces trois provinces.

Ensemble, plus de 660 000 camions lourds étaient enregistrés en 2000, près de 4 % de l'ensemble des véhicules enregistrés. L'Ontario, avec plus de 180 000 camions lourds, accaparait la plus large part avec près de 28 %, suivi de l'Alberta avec 175 000 et du Québec avec 83 000.

VENTES DE CAMIONS

Bien que les ventes de nouveaux camions de catégorie 8 aient été de 10 % inférieures à celles de 1999, les 27 905 camions vendus ont fait de 2000 l'année avec le troisième plus haut niveau de vente des 10 dernières années. Comme il est montré au tableau 12-8, les

TABLEAU 12-8 : VENTES DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 PAR PROVINCE, 1998 À 2000

	1998 ventes	*% du total*	*1999 ventes*	*% du total*	*2000 ventes*	*% du total*
Terre-Neuve	129	0,4	150	0,5	110	0,4
Île-du-Prince-Édouard	46	0,2	45	0,1	46	0,2
Nouvelle-Écosse	560	1,9	632	2,0	543	1,9
Nouveau-Brunswick	1 282	4,4	1 437	4,6	1 142	4,1
Québec	5 682	19,5	6 782	21,9	5 749	20,6
Ontario	11 947	41,1	13 124	42,4	11 163	40,0
Manitoba	1 615	5,6	1 674	5,4	1 224	4,4
Saskatchewan	1 168	4,0	1 107	3,6	1 024	3,7
Alberta	4 402	15,1	3 814	12,3	4 345	15,6
Colombie-Britannique	2 265	7,8	2 219	7,2	2 559	9,2
Canada	**29 096**	**100,0**	**30 984**	**100,0**	**27 905**	**100,0**

Source : Société des fabricants de véhicules du Canada.

TABLEAU 12-7 : CAMIONS DE CATÉGORIE 8 ET VÉHICULES LOURDS IMMATRICULÉS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2000

	Véhicules léger et lourds	*%*	*Camions classe 8*	*%*	*Véhicules lourds*	*%*	*Véhicules lourds % de tous véhicules immatriculés*	*Total véhicules immatriculés*
Terre-Neuve	4 068	1,0	2 859	1,1	6 927	1,0	2,8	250 953
Île-du-Prince-Édouard	2 060	0,5	2 576	1,0	4 636	0,7	6,0	77 300
Nouvelle-Écosse	9 984	2,6	7 396	2,7	17 380	2,6	3,3	532 265
Nouveau-Brunswick	10 143	2,6	4 401	1,6	14 544	2,2	3,2	448 440
Québec	51 491	13,2	32 437	12,0	83 928	12,7	2,1	3 935 526
Ontario	80 226	20,5	103 494	38,3	183 720	27,8	2,8	6 554 988
Manitoba	9 877	2,5	10 975	4,1	20 852	3,2	3,4	608 121
Saskatchewan	50 683	13,0	25 107	9,3	75 790	11,5	10,8	699 615
Alberta	110 186	28,2	65 056	24,1	175 242	26,5	8,3	2 113 644
Colombie-Britannique	60 523	15,5	14 038	5,2	74 561	11,3	3,2	2 304 610
Yukon	1 217	0,3	890	0,3	2 107	0,3	9,0	23 487
Territoires du Nord-Ouest	569	0,1	793	0,3	1 362	0,2	7,1	19 287
Nunavut	250	0,1	121	0,0	371	0,1	13,7	2 712
Total	**391 277**	**100,0**	**270 143**	**100,0**	**661 420**	**100,0**	**3,8**	**17 570 948**

1 Véhicules avec poids brut entre 4,5 tonnes et 15 tonnes.

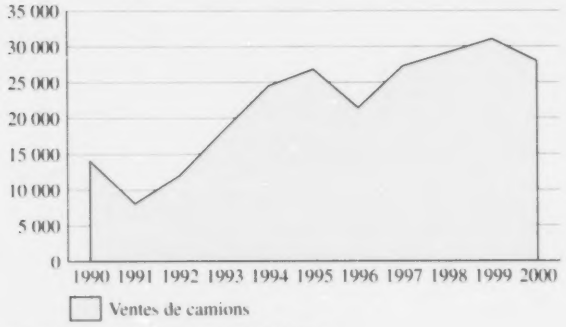
Source : Compilations spéciales de Statistique Canada pour l'enquête canadienne sur les véhicules à partir des fichiers d'immatriculation fournis par les provinces et les territoires.

volumes de ventes ont chuté dans presque toutes les provinces à l'exception de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, qui ont eu un gain de près de 15 %, et l'Île-du-Prince-Édouard, qui a eu un niveau de ventes à peu près équivalent à celui de l'année précédente.

Dans l'ensemble, près de 3 000 camions de moins ont été vendus en 2000 par rapport aux ventes de 1999. Les ventes de camions de catégorie 8 aux États-Unis ont clôturé l'année avec quatre mois de fortes baisses, terminant à un niveau 19,4 % en deçà du niveau record de 1999 de 262 316 camions vendus. Tous les principaux producteurs de camions ont rapportés des baisses dans leur niveau de ventes, et la tendance pourrait se poursuivre en 2001.

Les ventes de nouveaux camions de catégorie 8 sont très cycliques, tel que le montre la figure 12-4. Les nouveaux camions de catégorie 8 vendus chaque année sont soit pour ajouter ou pour remplacer des unités à un parc de camions. Dans une période de croissance, le nombre ajouté peut être plus important que celui remplacé. Dans une période de ralentissement, cependant, même le remplacement de la flotte peut être touché soit par le report de la décision d'acheter, ou l'achat de camions usagers de firmes se retirant de l'industrie, dans la mesure ou ils sont plus récents que ceux dans le parc actuel.

FIGURE 12-4 : VENTES ANNUELLES DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 AU CANADA, 1990 – 2000



Source : Société des fabricants de véhicules du Canada

Lorsqu'au cours d'une année donnée, les ventes canadiennes de camions de catégorie 8 se rapportent au nombre de camions immatriculés de ladite catégorie, cela donne une idée de l'importance du taux de remplacement des camions (Tableau 12-8). Les taux de remplacement varient d'une région à l'autre, situation à analyser au niveau local pour déterminer si elle indique un taux de remplacement approprié ou inopportun. Dans l'ensemble du Canada, plus de 10 % des camions de catégorie 8 immatriculés qui étaient exploités en 2000 étaient des camions neufs.

Le tableau 12-9 montre le taux de remplacement de camions de catégorie 8 par province/territoire au Canada en 2000.

TABLEAU 12-9 : REMPLACEMENT DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2000

	Ventes classe 8	*Classe 8 immatriculés*	*Ventes/ immatriculation (%)*
Terre-Neuve	110	2 859	3,8
Île-du-Prince-Édouard	46	2 576	1,8
Nouvelle-Écosse	543	7 396	7,3
Nouveau-Brunswick	1 142	4 401	25,9
Québec	5 749	32 437	17,7
Ontario	11 163	103 494	10,8
Manitoba	1 224	10 975	11,2
Saskatchewan	1 024	25 107	4,1
Alberta	4 345	65 056	6,7
Colombie-Britannique	2 559	14 038	18,2
Canada	**27 905**	**268 339**	**10,4**

Source : Compilations spéciales de Statistique Canada pour l'enquête canadienne sur les véhicules à partir des fichiers d'immatriculation fournis par les provinces et les territoires; Société des fabricants de véhicules du Canada

TRANSPORT MARITIME

Le trafic maritime au Canada comprend trois volets : les flux intérieurs[3], le trafic transfrontalier avec les États-Unis et les « autres » flux internationaux (trafic hauturier et outre-mer)[4]. Le trafic maritime de marchandises a totalisé 334 millions de tonnes[5] en 1999, soit une baisse de 1,9 % par rapport à 1998. Le trafic intérieur, aussi appelé cabotage, a concentré 52,9 millions de tonnes, soit 9,5 % de plus que les 48,3 millions de tonnes transportées en 1998. Les navires battant pavillon canadien ont transporté 51,5 millions de tonnes, ou 97 % du total, ce qui signifie qu'en 1999, les navires battant pavillon étranger n'ont compté que pour 3 % des activités de transport maritime intérieur au Canada.

Le trafic transfrontalier entre le Canada et les États-Unis a totalisé 101,9 millions de tonnes, soit une hausse de 1,8 % par rapport à 1998. Les navires battant pavillon canadien ont été actifs dans le trafic transfrontalier, transportant 56,2 millions de tonnes, soit 55,2 % du trafic total. Le trafic outre-mer a diminué de 0,1 % en 1999, pour s'établir à 179,2 millions de tonnes, les navires battant pavillon canadien ne représentant que 0,1 % de ce trafic.

Entre 1989 et 1999, les flux maritimes totaux ont varié d'une année à l'autre, même s'ils ont affiché une tendance globale légèrement à la hausse. Les flux intérieurs ont diminué par rapport au niveau record de 70 millions de tonnes enregistré en 1988, passant à 52,9 millions de tonnes en 1999, soit une baisse de 24 %. Cette baisse est essentiellement attribuable au déplacement du trafic céréalier de Thunder Bay au profit des ports de la côte Ouest. En 1999, le trafic transfrontalier (Canada–États-Unis) a dépassé de près de 2 % le record précédent

3 Le trafic maritime en provenance et à destination d'un port canadien; les flux ne tiennent compte du volume de trafic qu'une seule fois, par opposition aux chargements et aux déchargements dans les ports, pour lesquels, dans le cas du trafic intérieur, les mêmes volumes sont comptés deux fois.

4 Trafic à destination ou en provenance de tous les pays étrangers autres que les États-Unis.

5 D'après les flux de trafic plutôt que le tonnage manutentionné dans les ports canadiens (les volumes intérieurs ne sont pas comptés deux fois).

enregistré en 1998. Depuis 1988, le tonnage transfrontalier a progressé de 22 %. Le trafic outre-mer (autres flux internationaux) a augmenté de 8 % entre 1988 et 1999. Les volumes à destination d'outre-mer ont baissé de 0,1 % entre 1998 et 1999.

Le tableau 12-10 illustre les tendances du trafic maritime du Canada par secteur entre 1986 et 1999, tandis que le tableau 12-11 indique la proportion de navires battant pavillon canadien dans le trafic maritime du Canada en 1999.

TABLEAU 12-10 : STATISTIQUES DU TRAFIC MARITIME AU CANADA, PAR SECTEUR, 1986 – 1999

(Millions de tonnes)

	Flux intérieurs	*Trafic Transfrontalier*	*Outre-mer*	*Total des flux*	*Total manutentionné*
1986	60.5	68.2	138.4	267.1	327.6
1987	67.6	73.2	153.8	294.6	362.2
1988	70.0	83.8	166.2	320.0	390.0
1989	62.0	82.7	156.7	301.4	363.4
1990	60.4	76.2	156.1	292.7	353.1
1991	57.9	67.0	167.2	292.1	350.0
1992	52.3	67.9	155.3	275.5	327.8
1993	50.4	69.9	154.2	274.5	324.9
1994	52.2	78.8	168.1	299.1	351.3
1995	50.4	85.2	174.5	310.1	360.5
1996	48.8	88.5	171.4	308.7	357.5
1997	46.7	94.3	188.4	329.4	376.1
1998	48.3	100.1	179.4	327.8	376.1
1999	52.9	101.9	179.2	334.0	386.9

Source : Statistique Canada, cat. 54-205

TABLEAU 12-11 : PROPORTION DE NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN DANS LES ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA, 1999

(Millions de tonnes)

Échanges maritimes du Canada	*Pavillon canadien*	*%*	*Pavillon américain*	*%*	*Pavillon étranger*	*%*	*Trafic total*
Intérieurs	51.5	97.4	0.0	0.0	1.3	2.5	52.9
Canada / É.-U.	56.2	55.2	8.3	8.1	37.4	36.7	101.9
Hauturiers	0.3	0.1	0.1	0.1	178.8	99.8	179.2
Total	**108,0**	**32,3**	**8,4**	**2,5**	**217,5**	**65,1**	**334,0**

Source : Statistique Canada et Transports Canada

TRAFIC MARCHANDISES INTÉRIEUR

Les marchandises intérieures sont chargées et déchargées dans des ports canadiens et, par conséquent, manutentionnées deux fois dans le réseau portuaire. Le volume de marchandises intérieures a progressé de 9,5 % en 1999, pour atteindre 105,8 millions de tonnes. La baisse importante des expéditions de pâte de bois et de colza-canola a été neutralisée par l'augmentation des expéditions de brut, de bois de pâte, de grumes, de boulons, de pierre et de calcaire. Le volume de marchandises intérieures continue de diminuer depuis le sommet atteint en 1988, année où les ports ont manutentionné 139,9 millions de tonnes de marchandises. Cela s'explique partiellement par le changement d'orientation des échanges internationaux du Canada. Tout au long des années 1980, de nombreux produits étaient acheminés comme marchandises intérieures via le réseau Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent, puis transportés dans les ports de l'Est du Canada avant d'être expédiés outre-mer. Or, aujourd'hui, ces produits sont de plus en plus transportés par train vers les ports de l'Ouest du Canada pour être expédiés outre-mer.

Le tableau 12-12 illustre les flux de trafic maritime intérieur par région en 1999.

TABLEAU 12-12 : FLUX MARITIME INTÉRIEUR PAR RÉGION DU CANADA, 1999

(Milliers de tonnes)

	Région de destination (déchargements)				
Région d'origine (chargements)	*Atlantique*	*Saint-Laurent*	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Toutes les régions*
Atlantique	7 356	2 253	456	0	10 065
Saint Laurent	1 023	6 426	6 533	0	13 982
Grands Lacs	327	5 329	8 439	0	14 095
Pacifique	52	0	0	14 725	14 777
Toutes les régions	**8 758**	**14 008**	**15 428**	**14 725**	**52 919**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205

La majeure partie du trafic intérieur est concentrée dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les ports de ce réseau ont manutentionné 57,5 millions de tonnes (chargements et déchargements) en 1999, soit 54,3 % du tonnage intérieur total. La région du Pacifique s'est classée au deuxième rang, avec 29,5 millions de tonnes, ou 27,9 % du total. Le gros des marchandises intérieures manutentionnées dans les ports du Pacifique (99,7 %) est resté dans cette région. Les ports de la côte du Pacifique ont manutentionné en 1999, 4,8 millions de tonnes de marchandises de plus qu'en 1998. Les ports de la région de l'Atlantique ont manutentionné 18,8 millions de tonnes de marchandises

LOI SUR LE CABOTAGE

La *Loi sur le cabotage* de 1992 régit les activités des navires immatriculés à l'étranger dans le trafic maritime intérieur du Canada. En vertu de cette loi, seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada ont le droit de transporter des passagers et des marchandises et de se livrer à des activités de transport maritime commercial dans les eaux canadiennes. En outre, seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada peuvent se livrer à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles non biotiques sur le plateau continental du Canada. La loi permet l'octroi de permis temporaires aux navires immatriculés à l'étranger mais naviguant dans les eaux intérieures, lorsque aucun navire canadien n'est disponible ou en mesure d'assurer un service donné. L'Agence des douanes et du revenu du Canada, par le biais de ses bureaux de douane régionaux, s'occupe de l'administration et de la perception des droits qui se rattachent à l'obtention d'un permis de cabotage. Payés tous les mois, ces droits équivalent à 1/120 de 25 % de la juste valeur marchande déclarée du navire étranger, lorsque celui-ci effectue du cabotage. La seule exception à cette règle (qui est entrée en vigueur en janvier 1998 en vertu de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis), c'est qu'aucun droit n'est exigible dans le cas des navires immatriculés aux États-Unis. L'Office des transports du Canada détermine si oui ou non un navire immatriculé au Canada et pour lequel les droits ont été acquittés est disponible pour assurer un service donné, alors que le ministre des Transports reste chargé d'appliquer la loi.

intérieures en 1999, soit 41 % de plus qu'en 1998. Les expéditions de brut destinées à Whiffenhead (Terre-Neuve) expliquent cette hausse attribuable à l'augmentation de la production du champ pétrolifère des Grands Bancs (Hibernia).

Les produits qui ont le plus contribué à l'augmentation du trafic intérieur au Canada ont été les produits pétroliers, qui se sont accaparé 22 % du volume, ainsi que la pierre et le calcaire, avec 22,4 %.

En 1999, les principaux produits manutentionnés sur le réseau intérieur ont été :

- le minerai et les concentrés de fer (14,2 millions de tonnes, soit 1,5 % de plus qu'en 1998);
- le bois de trituration et les copeaux de bois (14,1 millions de tonnes, soit une hausse de 13,9 %);
- le mazout (9,9 millions de tonnes, soit une hausse de 1,7 %);
- la pierre et le calcaire (11,3 millions de tonnes, soit une hausse de 22,4 %);
- le blé (9 millions de tonnes, soit une hausse de 0,4 %);
- le brut (5,8 millions de tonnes, soit une hausse de 169 %).

Ensemble, ces produits ont concentré 60,1 % de tout le tonnage intérieur manutentionné dans les ports canadiens en 1999.

En 1999, près de 2,6 % du trafic maritime intérieur du Canada a été assuré par des bâtiments battant pavillon étranger, contre 2,1 % en 1998.

Traditionnellement, les navires battant pavillon étranger représentent moins de 2 % du trafic intérieur total. En 2000, l'Agence des douanes et du revenu du Canada a reçu au total 110 demandes de permis de cabotage, soit une légère baisse par rapport aux 117 demandes reçues en 1999. Sur ce nombre, quatre ont été refusées et sept autres ont été retirées par le demandeur. Ce sont les navires battant pavillon américain qui représentent le plus fort pourcentage des demandes, à hauteur de 35.

En 2000, la production et l'exploration de pétrole et de gaz en mer sont demeurées un secteur particulièrement actif, notamment sur la côte Est. À l'instar de l'année précédente, on a répertorié un grand nombre de demandes de permis de cabotage dans le cadre de cette activité, notamment 26 visant l'utilisation de navires-citernes immatriculés à l'étranger et 11 au titre des recherches sismiques. Les demandes visant des remorqueurs et des chalands ont été au nombre de 20, suivies des demandes visant les navires de passagers, notamment les paquebots de croisière, qui se sont chiffrées à 14.

Le tableau 12-13 indique le tonnage réel et le pourcentage de marchandises transportées par des navires immatriculés à l'étranger qui se sont livrés à des activités de trafic maritime intérieur entre 1988 et 1999.

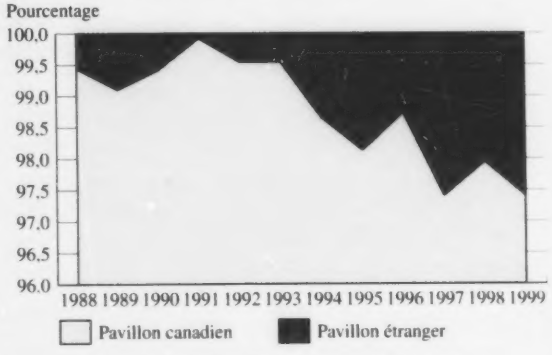
La figure 12-5 indique le pourcentage de l'ensemble des marchandises transportées par les navires immatriculés à l'étranger et naviguant dans les eaux canadiennes, entre 1988 et 1999.

TABLEAU 12-13 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER DANS LE CABOTAGE CANADIEN, 1988 – 1999

Année	*Canadien*	*%*	*Étranger*	*%*	*Total*
1988	69 584 300	99,44	389 200	0,56	69 973 500
1989	61 455 700	99,10	560 100	0,90	62 015 800
1990	60 005 700	99,41	354 300	0,59	60 360 000
1991	57 862 300	99,92	48 400	0,08	57 910 700
1992	52 021 600	99,54	240 200	0,46	52 261 800
1993	49 744 300	99,54	231 300	0,46	49 975 600
1994	51 474 100	98,65	703 800	1,35	52 177 900
1995	49 552 400	98,13	945 400	1,87	50 497 800
1996	48 377 762	98,73	623 384	1,27	49 001 146
1997	45 431 820	97,41	1 208 017	2,59	46 639 837
1998	47 301 104	97,93	998 994	2,07	48 300 098
1999	51 549 488	97,41	1 369 314	2,59	52 918 802

Source : Transports Canada, à partir des données fournies par Statistique Canada

FIGURE 12-5 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER ET EFFECTUANT DU CABOTAGE AU CANADA, 1988 – 1999



Source : Transports Canada, à partir des données fournies par Statistique Canada

TRAFIC MARCHANDISES INTERNATIONAL

En 1999, le volume de marchandises internationales manutentionnées s'est chiffré à 281,1 millions de tonnes, soit une hausse de 0,6 % par rapport à 1998. Sur l'ensemble du tonnage international manutentionné dans les ports canadiens, 63,9 % est destiné aux exportations (trafic en transit et réexportations compris). Les principaux partenaires commerciaux du Canada dans le secteur hauturier, à l'exclusion des États-Unis, sont le Japon, la Chine, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et d'autres pays d'Europe de l'Ouest. Ensemble, ces pays ont représenté plus de 61 % du commerce maritime international du Canada (exportations et importations) en 1999.

La valeur du commerce maritime international du Canada s'est chiffrée autour de 83 milliards $ en 1999 (à l'exclusion du transport via les ports américains), soit 4,5 % de plus qu'en 1998. Les importations maritimes se sont chiffrées à 42,8 milliards $ et les exportations à

40,2 milliards $. Même si la valeur des exportations a baissé de 1 %, celle des importations a augmenté de 10,3 %, en raison d'une hausse des marchandises importées d'Europe de l'Ouest et d'Asie.

Le tableau 12-14 illustre la valeur de la part maritime des échanges internationaux du Canada en 1999.

TABLEAU 12-14 : VALEUR DE LA PART MARITIME DES ÉCHANGES INTERNATIONAUX DU CANADA, 1999

(Milliards de dollars)

	Transport maritime	*Ensemble des modes*	*Part du transport maritime (%)*
Transfrontaliers			
Exportations[1]	6,9	308,1	2,2
Importations	2,8	215,4	1,3
Total États-Unis	9,8	523,5	1,9
Autres pays			
Exportations[1]	33,2	46,8	70,9
Importations	40,0	104,7	38,2
Total autres	73,2	151,5	48,3

1 Ce qui inclut les exportations et les réexportations intérieures.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; compilation spéciales

PARTS DU MARCHÉ DES NAVIRES CONFÉRENCE/HORS CONFÉRENCE

Les compagnies de navigation qui offrent des services de ligne réguliers peuvent exercer leurs activités soit comme membres d'une conférence maritime, soit comme compagnies indépendantes (hors conférence). Le trafic hors conférence s'est accru constamment ces dernières années, tant en chiffres absolus qu'en pourcentage de l'ensemble du trafic de ligne. Comme l'indique le tableau 12-15, le trafic de conférence a été relativement stable entre 1994 et 1997, mais il a quelque peu diminué en 1998. L'Asia North America Eastbound Rate Agreement (ANERA) a été dissous vers la fin de 1996. Plusieurs autres conférences ont subi le même sort en 1999, notamment le Canada Westbound Rate Agreement (voir Chapitre 11 pour plus de précisions). La diminution du pouvoir des conférences sur bon nombre de routes maritimes a entraîné une forte augmentation de la part du marché des compagnies indépendantes, en particulier depuis 1998. Si l'on tient compte du trafic transbordé hors conférence en provenance et à destination des États-Unis, la part des transporteurs hors conférence est alors encore plus importante[6].

Comme l'indique le tableau 12-16, la répartition du trafic de ligne par région d'origine et de destination illustre bien les parts relatives des transporteurs de conférence et hors conférence sur divers parcours. La diminution du trafic des conférences en 1999 s'explique par la chute du trafic des conférences lié aux flux commerciaux de l'Asie.

TABLEAU 12-15 : PARTS INTRACONFÉRENCE ET HORS CONFÉRENCE DU TRAFIC DE LIGNE CANADIEN, 1994 – 1999

(Millions de tonnes)

	1994	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Conférence						
Exportations	5,6	5,6	5,9	5,9	5,4	3,8
Importations	5,0	4,4	4,7	4,3	4,3	4,3
Total	10,6	10,0	10,6	10,2	9,7	8,1
Hors conférence						
Exportations	5,3	6,5	6,8	6,5	8,2	11,4
Importations	3,6	3,6	3,7	5,3	6,6	6,9
Total	8,9	10,0	10,5	11,8	14,8	18,3

Source : Statistique Canada, Base de données internationale; et Transports Canada

TABLEAU 12-16 : TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION, 1999

(Millions de tonnes)

	Importations		*Exportations*		
Région	*Conférence*	*Hors conférence*	*Conférence*	*Hors conférence*	*Total*
Europe	4,1	2,5	3,8	1,6	11,9
Asie	0,2	3,1	–	7,6	10,9
Amérique centrale	–	0,2	–	0,6	0,9
Amérique du Sud	–	0,3	–	0,4	0,7
Autres pays d'Amérique	–	0,3	–	0,5	0,8
Moyen-Orient	–	0,2	–	0,3	0,5
Océanie	–	–	–	0,2	0,3
Afrique	–	0,2	–	0,1	0,4
Total	**4,3**	**6,9**	**3,8**	**11,4**	**26,4**

Note : – signifie « néant »

Source : Statistique Canada, Base de données internationale; et Transports Canada

Trafic maritime par produit

Comme par les années passées, pour ce qui est du type de cargaison, les transporteurs de conférence se concentrent presque exclusivement sur le trafic conteneurisé, puisque sur les 8,1 millions de tonnes transportées, celui-ci en a concentré 8 millions. Par ailleurs, le trafic hors conférence se caractérise par un fort pourcentage de marchandises transportées par conteneurs (78 %), même s'il comprend de grandes quantités de marchandises diverses ainsi que du néo-vrac.

TRAFIC TRANSFRONTALIER ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Stimulé à la fois par les exportations et les importations, le trafic maritime du Canada avec les États-Unis a progressé de 22 % entre 1988 et 1999. Le trafic transfrontalier a atteint un sommet de 101,9 millions de tonnes en 1999, en hausse de 1,8 % par rapport à l'année précédente. Les exportations (chargements à destination des États-Unis)[7] ont alimenté la légère hausse de 1,4 %

6 À noter que les données des tableaux ne sont pas rajustées pour tenir compte des envois transbordés américains qui transitent par les ports canadiens. La plus grande partie de ce trafic est acheminée par des navires de conférence, mais à des tarifs hors conférence. La route maritime sans doute la plus touchée est celle qui relie l'Europe au Canada. Le port de Montréal estime qu'environ 50 % de son trafic de ligne se fait en provenance ou à destination des États-Unis. Bien sûr, cela touche l'équilibre entre le trafic de conférence et le trafic hors conférence, au profit des exploitants indépendants.

7 Ce qui comprend les marchandises en transit et transbordées.

du trafic maritime entre les deux pays. Les importations (déchargements) ont progressé de 2,4 %, pour atteindre 42,2 millions de tonnes en 1999, contre 41,2 millions de tonnes durant la même période en 1998.

Le tableau 12-17 illustre les échanges maritimes du Canada avec les États-Unis entre 1986 et 1999.

TABLEAU 12-17 : ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS, 1986 – 1999

(Millions de tonnes)

	Chargées	*Déchargées*	*Total*
1986	36,8	31,4	68,2
1987	39,8	33,5	73,3
1988	47,0	36,8	83,8
1989	43,4	39,3	82,7
1990	43,1	33,2	76,3
1991	36,8	30,2	67,0
1992	35,9	32,0	67,9
1993	42,1	27,8	69,9
1994	49,5	29,3	78,8
1995	49,9	35,3	85,2
1996	52,4	36,1	88,5
1997	56,9	37,4	94,3
1998	58,9	41,2	100,1
1999	59,7	42,2	101,9

Source : Statistique Canada, cat. 54-205

Alimenté par des exportations évaluées à 6,9 milliards $, le trafic maritime avec les États-Unis s'est chiffré à 9,8 milliards $ en 1999. Ce chiffre n'a toutefois représenté que 2 % du total des échanges entre le Canada et les États-Unis, la majeure partie du trafic étant assurée par voie de surface, notamment par camion et par train.

Se reporter au chapitre 8, « Transports et échanges commerciaux », pour d'autres précisions sur le commerce entre le Canada et les États-Unis.

EXPORTATIONS

En 1999, le volume de marchandises chargées à destination des États-Unis s'est chiffré à 59,7 millions de tonnes, soit une hausse de 1,4 % par rapport à 1998. Sept produits ont concentré 74 % du volume des exportations maritimes, soit (en millions de tonnes) le brut (9,2), le minerai de fer (8,4), le gypse (6,9), la pierre et le calcaire (6,5), le mazout (5,4), l'essence (4,3) et le sel (3,7).

En 1999, les volumes des principaux produits exportés vers les États-Unis ont accusé d'importantes variations par rapport à 1998. Les exportations de gypse ont augmenté de 11 % et celles de brut et de pierre et de calcaire, respectivement de 6,8 % et 8,6 %. En revanche, les exportations de minerai de fer et de sel ont reculé respectivement de 14,3 % et de 11,4 %.

Il y a eu deux principaux couloirs d'échanges en 1999 : la route du Canada atlantique à destination de la région atlantique des États-Unis, avec 27,5 millions de tonnes, ou 46 % de l'ensemble des chargements à destination des États-Unis, et la route des Grands Lacs du Canada à destination des ports des Grands Lacs des États-Unis, avec 12,5 millions de tonnes, ou 21 % de l'ensemble des chargements.

Le tableau 12-18 illustre en détail les flux de trafic entre le Canada et les États-Unis en 1999.

TABLEAU 12-18 : TRAFIC MARITIME DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS, 1999

(Millions de tonnes)

Région d'origine au Canada	*Région de destination aux États-Unis* *Atlantique*	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	27,5	0,0	0,6	28,1
Saint-Laurent	4,7	5,8	0,0	10,6
Grands Lacs	0,1	12,5	0,0	12,6
Pacifique	0,5	0,0	8,0	8,5
Total	**32,8**	**18,3**	**8,6**	**59,7**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

IMPORTATIONS

Le volume des marchandises déchargées dans les ports canadiens en provenance des États-Unis est passé de 41,2 millions de tonnes en 1998 à 42,2 millions de tonnes en 1999, soit une hausse de 2 %. Les principaux produits importés, sous le rapport du volume, ont été (en millions de tonnes) le charbon (18,6), le minerai de fer (6,3), la pierre et le calcaire (3,0), le mazout (2,1), le maïs (1,9), d'autres produits pétroliers (1,7) et le soja (1,5). Ensemble, ces sept produits ont concentré 83 % de toutes les importations maritimes en provenance des États-Unis.

À l'instar des exportations, le volume des importations maritimes en provenance des États-Unis a affiché une instabilité considérable par rapport à 1998. Les importations de maïs et de charbon ont augmenté respectivement de 64,1 % et de 4,9 %. Le mazout a accusé un recul de 12 %. Les volumes de pierre/calcaire et de minerai de fer ont diminué respectivement de 0,2 % et de 0,5 %.

Le gros des importations maritimes en provenance des États-Unis, soit 77 % du volume total, est arrivé en provenance des ports des Grands Lacs. Les ports situés sur le littoral atlantique des États-Unis et dans le golfe du Mexique ont concentré 16,6 % des importations, les ports du Pacifique s'accaparant le reste, soit 6,4 %.

Le tableau 12-19 illustre le trafic entre les ports des États-Unis et les ports canadiens en 1999.

TABLEAU 12-19 : TRAFIC MARITIME CANADIEN EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS, 1999

(Millions de tonnes)

Région de destination au Canada	*Région d'origine aux États-Unis* *Atlantique*	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	2,9	0,1	0,0	3,0
Saint-Laurent	3,5	4,3	0,4	8,2
Grands Lacs	0,2	28,1	0,0	28,3
Pacifique	0,4	0,0	2,3	2,7
Total	**7,0**	**32,5**	**2,7**	**42,2**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

TRAFIC MARITIME OUTRE-MER

Les échanges commerciaux maritimes entre le Canada et les pays d'outre-mer (à l'exclusion des États-Unis) se sont chiffrés à 179,2 millions de tonnes en 1999, soit une baisse de 0,1 % par rapport à 1998, où ce chiffre s'est établi à 179,4 millions de tonnes. Depuis dix ans, les échanges sont fortement axés sur les exportations, la proportion des marchandises chargées oscillant entre 67 % et 79 %. La majeure partie des marchandises chargées à destination de pays d'outre-mer (environ 61 %) l'ont été dans les ports de la côte Ouest, alors que 89 % des importations en provenance d'outre-mer ont été déchargées dans les ports de la côte Est du Canada.

Le tableau 12-20 illustre le commerce maritime du Canada avec les pays d'outre-mer entre 1986 et 1999.

TABLEAU 12-20 : COMMERCE MARITIME ENTRE LE CANADA ET LES PAYS D'OUTRE-MER, 1986 – 1999

(Millions de tonnes)

	Chargées	*Déchargées*	*Total*
1986	107.8	30.6	138.4
1987	119.2	34.6	153.8
1988	124.1	42.1	166.2
1989	115.7	41.0	156.7
1990	116.0	40.1	156.1
1991	131.3	35.9	167.2
1992	118.0	37.3	155.3
1993	110.4	43.8	154.2
1994	120.5	47.6	168.1
1995	126.6	47.9	174.5
1996	121.9	49.5	171.4
1997	131.1	57.3	188.4
1998	120.2	59.2	179.4
1999	119.9	59.3	179.2

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

En 1999, les échanges maritimes entre le Canada et les pays d'outre-mer (à l'exclusion des États-Unis) se sont chiffrés à 73,2 milliards $. Sur ce montant, les exportations ont représenté près de 33,2 milliards $ et les importations, 40 milliards $. Le transport maritime a concentré 48 % de tous les échanges commerciaux avec les pays d'outre-mer et a été le mode dominant de transport des marchandises outre-mer.

Pour d'autres précisions sur les échanges entre le Canada et les pays d'outre-mer, se reporter au chapitre 8, « Transports et échanges commerciaux ».

EXPORTATIONS

En 1999, les chargements maritimes de marchandises canadiennes à destination de pays autres que les États-Unis ont représenté 119,9 millions de tonnes, soit une baisse de 0,2 % par rapport à 1998. Les principaux produits exportés du Canada ont été (en millions de tonnes) le charbon (31,7), le minerai de fer (19,7), le blé (13,9), les marchandises conteneurisées (12,9), la pâte de bois (7,2), le soufre (5,4) et la potasse (4,3). Onze pour cent des marchandises chargées à destination de l'étranger étaient conteneurisées.

Certains des principaux produits exportés en 1999 ont accusé d'importantes baisses par rapport à 1998. C'est ainsi que les volumes de charbon ont baissé de 3,1 %, les expéditions de minerai de fer, de 6,5 %, et les expéditions de blé, de 1,4 %. Les marchandises conteneurisées et le soufre ont connu respectivement des hausses de 13,6 % et de 3,8 %.

Près de 61 % des marchandises canadiennes chargées à destination de pays d'outre-mer sont parties de ports de l'Ouest du Canada en 1999, tandis que les ports du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent ont manutentionné la majeure partie des marchandises sur la côte Est. Il n'y a rien d'étonnant à ce que la direction des échanges ait été fortement polarisée, les ports de la côte Ouest dominant les routes commerciales (69 %) de l'Asie et de l'Océanie, et les ports de la côte Est manutentionnant 65 % du tonnage en provenance d'Europe.

Le tableau 12-21 illustre le trafic maritime du Canada à destination des marchés d'outre-mer en 1999.

TABLEAU 12-21 : TRAFIC MARITIME DU CANADA À DESTINATION D'OUTRE-MER, 1999

(Millions de tonnes)

Région de destination à l'étranger	*Région d'origine au Canada*		*Total*
	Ports de l'Est	*Ports de l'Ouest*	
Asie et Océanie	5.4	50.7	56.1
Europe	30.1	8.9	39.0
Amérique centrale et du Sud	5.4	8.2	13.7
Moyen-Orient et Afrique	5.6	5.6	11.2
Total	**46,6**	**73,3**	**119,9**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que les totaux présentent certains écarts.

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

IMPORTATIONS

En 1999, les marchandises transportées par bateau en provenance d'outre-mer et déchargées dans les ports canadiens se sont chiffrés à 59,3 millions de tonnes, soit une hausse de 0,2 % par rapport à 1998. Le brut[8] a dominé les importations, à 28,4 millions de tonnes, ou 48 % de toutes les marchandises déchargées en provenance d'outre-mer. Parmi les autres grands produits déchargés, mentionnons (en millions de tonnes) l'alumine et la bauxite (5,2), les marchandises conteneurisées (9,0), le fer et l'acier (3,2), le mazout (1,8), le charbon (1,8) et l'essence (1,6). Sur le total des importations, plus de 15 % des marchandises étaient conteneurisées.

Les ports canadiens de la côte Est ont déchargé plus de 89 % des marchandises en provenance de pays d'outre-mer. Celles-ci provenaient principalement d'Europe, d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale.

8 Ce qui englobe les transbordements de brut de la mer du Nord.

Le tableau 12-22 illustre le trafic maritime du Canada en provenance des marchés d'outre-mer en 1999.

TABLEAU 12-22 : TRAFIC MARITIME DU CANADA EN PROVENANCE D'OUTRE-MER, 1999

(Millions de tonnes)

Région d'origine à l'étranger	*Région de destination au Canada*		
	Ports de l'Est	*Ports de l'Ouest*	*Total*
Asie et Océanie	3,8	4,5	8,3
Europe	25,5	0,2	25,7
Amérique du Sud et centrale	11,8	1,1	12,9
Moyen-Orient et Afrique	11,7	0,8	12,5
Total	**52,8**	**6,5**	**59,3**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que les totaux présentent certains écarts.

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

TRANSPORT AÉRIEN

FRET AÉRIEN

Le transport du fret aérien intérieur est assuré dans un environnement déréglementé qui n'impose aucune limite aux trajets, à la capacité ou à la tarification. Le fret aérien est transporté dans la soute à bagages des avions de passagers, à bord d'avions combi et d'avions-cargos. Les services de fret aérien transfrontaliers et internationaux sont offerts dans le cadre d'accords bilatéraux de transport aérien, d'accords internationaux et de politiques nationales. Le Canada acquiert les droits internationaux de services aériens réguliers tout-cargo par le biais de négociations bilatérales, et il relève du ministre des Transports de désigner les transporteurs canadiens autorisés à exercer ces droits. Même si aucun transporteur canadien n'exerce ces droits tout-cargo à l'heure actuelle, Air Canada exploite trois appareils dits « combi » dont une partie de la cabine est aménagée pour recevoir du fret, le tout pour desservir l'Europe.

Les politiques du Canada qui régissent les vols affrétés internationaux tout-cargo et la désignation des transporteurs canadiens autorisés à assurer ces services ont été modifiées pour la dernière fois en 1998.

En vertu de l'intégration des horaires d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International en 2000, la capacité d'emport de fret régulier a diminué, ce qui n'a pas été sans causer certaines difficultés aux expéditeurs de fret spécialisé. Cela est dû au fait que les compagnies aériennes fournissent des services de fret aérien essentiellement en marge de leurs services passagers, en utilisant pour ce faire la partie de la soute inutilisée pour les bagages des passagers. Les recettes de fret d'Air Canada en 2000 n'ont représenté que 6 % du total de ses recettes.

Trente-trois transporteurs aériens sont autorisés par l'Office des transports du Canada à exploiter des avions tout-cargo sur des vols intérieurs. Même si la majorité de ces transporteurs exploitent de petits avions à hélices, un petit nombre de ces derniers exploitent d'importantes opérations intérieures et internationales tout-cargo[9]. Les transporteurs aériens canadiens utilisent leurs licences de vol tout-cargo pour transporter du fret pour le compte de compagnies de messageries nationales et internationales, de transitaires et de groupeurs, et directement pour le compte des expéditeurs.

Air NorTerra, qui exploite des vols sous la raison sociale de Canadian North, et First Air utilisent fréquemment des appareils combi pour transporter de gros volumes de fret aérien vers le Nord, notamment des denrées périssables, dans le cadre de leurs vols réguliers. Ces exploitants d'avions à réaction de grande capacité, de même que de nombreux exploitants de moindre envergure, offrent des services de transport vitaux à destination du Nord, où, bien souvent, il n'existe pas d'autre moyen de transport tout au long de l'année. Les données préliminaires sur le transport de fret dans le Nord révèlent que les exploitants d'avions à réaction de grande capacité ont transporté en 1999 7 % de fret intérieur de moins qu'en 1998. On ne dispose pas de données sur les activités des transporteurs de fret régionaux et locaux, car ceux-ci ne sont pas tenus de fournir des données à ce sujet.

SERVICES INTÉRIEURS

Le 17 février 2000, le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-26 en guise de réplique à la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien. En vertu des modifications apportées au projet de loi C-26, l'Office des transports du Canada s'est vu conférer le pouvoir de revoir les taux de transport de fret sur les routes monopolistiques. (L'Office est investi d'un pouvoir analogue au sujet des tarifs passagers. Se reporter au chapitre 13, « Transport de passagers », pour d'autres précisions.)

Le tableau 12-23 indique le volume de marchandises transportées par les transporteurs aériens canadiens à bord de vols tout-cargo, par secteur, entre 1993 et 1999. Il y a eu peu de changements dans le volume total de fret aérien transporté entre 1998 et 1999. Le fret aérien intérieur a augmenté de 3 %, pour passer à 501 000 tonnes, soit 61 % du volume total transporté en 1999. Au cours de la même période, le fret aérien transfrontalier a diminué de 4 %, alors que le fret international a très peu changé.

Le tableau 12-24 illustre les recettes d'exploitation résultant des marchandises transportées par les transporteurs aériens du Canada à bord de vols tout-cargo, par secteur, entre 1993 et 1999. Les recettes

9 Parmi les transporteurs canadiens qui assurent des vols tout-cargo à bord d'appareils de grande capacité, il faut mentionner : AllCanada Express Ltd., Bradley Air Services Limited, ICC International Cargo Charters Canada Ltd., Kelowna Flightcraft Charter Ltd., Morningstar Air Express Inc., Royal Aviation Inc. et Winnport Logistics Ltd.

TABLEAU 12-23 : MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS PAR SECTEUR, 1993 – 1999

(Tonnes)

Année	*Intérieur*	*Transfrontalier*	*International (autre)*	*Total*
1993	422 147	68 238	163 108	653 493
1994	443 601	70 882	169 102	683 585
1995	416 171	87 663	183 743	687 577
1996	447 313	80 389	195 584	723 286
1997	513 719	77 387	222 452	813 558
1998	487 583	94 176	233 952	815 711
1999[1]	501 284	90 584	234 547	826 415

Note : Pour 1995 à 1999, transporteurs des niveaux I à III; pour 1993 et 1994, transporteurs des niveaux I à IV.

1 Données préliminaires pour 1999.

Source : Statistique Canada, cat. 51-206

TABLEAU 12-24 : RECETTES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS PAR SECTEUR, 1993 – 1999

(Millions de dollars)

Année	*Intérieurs*	*Internationaux*[1]	*Total*
1993	588.8	224.9	813.7
1994	562.7	296.4	859.1
1995	694.2	292.3	986.5
1996	655.3	350.5	1 005.7
1997	709.0	357.3	1 066.3
1998	762.0	347.7	1 109.7
1999[2]	806.4	350.5	1 156.9

1 Comprend les vols transfrontaliers et autres services internationaux.

2 Données préliminaires.

Source : Statistique Canada, cat. 51-206

d'exploitation du fret aérien ont augmenté de 4 % entre 1998 et 1999. Les recettes intérieures ont progressé de 6 %, atteignant 806 millions $, en 1999, soit 70 % de l'ensemble des recettes d'exploitation du fret, alors que les recettes internationales (y compris les recettes transfrontalières) ont augmenté de 1 %.

SERVICES ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

De 1993 à 1999, les échanges commerciaux par avion entre le Canada et les États-Unis sont passés de 15,3 milliards $ à 37,7 milliards $, pour une croissance annuelle de l'ordre de 16 %. Le taux de croissance du transport aérien a été supérieur à la croissance moyenne de 12 % enregistrée pour l'ensemble du commerce Canada–États-Unis au cours de la même période. Cette croissance du trafic de cargo aérien a été supérieure à la croissance totale du commerce entre le Canada et les États-Unis au cours de la même période. Par conséquent, la part relative du transport aérien dans le commerce Canada-États-Unis est passée de 5,8 % en 1993 à 7,2 % en 1999.

Le secteur de la machinerie et du matériel électrique/électronique a contribué à la croissance du transport aérien entre le Canada et les États-Unis de 1993 à 1999. Au cours de cette période, ces biens ont enregistré un taux de croissance annuel moyen de 30 % pour les exportations par voie aérienne, passant de 0,9 milliard $ à 4,6 milliards. Au niveau des importations, la croissance moyenne a été de 21 %, augmentant de 2,2 milliards $ à 6,9 milliards $ au cours de la période.

En 1999, les produits expédiés vers les États-Unis ont totalisé 17,5 milliards $. Ces derniers comprenaient pour 4,6 milliards $ de machineries et de matériels électriques/électroniques, pour 3,9 milliards $ de d'autres machines et équipements, et 8,5 milliards $ d'une grande diversité de produits manufacturés (principalement du matériel de transport et de l'équipement d'avionnerie de haute valeur). Les importations par voie aérienne des États-Unis ont atteint 20,2 milliards $. Elles comprenaient pour 6,9 milliards $ de matériel électrique/électronique, 4,6 milliards $ de machinerie et équipement, 1,5 milliard $ de produits chimiques, et divers autres produits finis et manufacturés.

Il faut noter qu'une portion importante du cargo déplacé sous des bordereaux aériens circule entre le Canada et les États-Unis par camion mais apparait dans les données sur le commerce comme du trafic aérien. Plusieurs des transporteurs canadiens tout-cargo fournissent aussi des services cargo sous contrat pour les importantes compagnies de services de messageries.

Le tableau 12-25 montre l'évolution de la part du transport aérien dans le commerce du Canada avec les États-Unis et les autres pays entre 1993 et 1999.

TABLEAU 12-25 : VALEUR DU COMMERCE INTERNATIONAL DU CANADA PAR VOIE AÉRIENNE, 1993 – 1999

(Milliards de dollars)

	Exportations aérien[1]	*Importations aérien*	*Total aérien*	*Tous les modes*	*Transport aérien (%)*
Canada/É.-U.					
1993	6,76	8,55	15,31	264,50	5,8
1995	9,80	12,97	22,77	358,43	6,4
1997	12,20	16,89	29,08	429,43	6,8
1999	17,52	20,18	37,70	523,50	7,2
Canada/autres pays					
1993	6,29	9,33	15,62	92,97	16,8
1995	8,41	14,58	23,00	129,38	17,8
1997	8,87	19,49	28,36	142,74	19,9
1999	9,75	24,38	34,13	151,55	22,5

1 Y compris les exportations et les réexportations intérieures.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; calculs spéciaux pour les exportations totales

AUTRES SERVICES INTERNATIONAUX

De 1993 à 1999, le transport aérien de fret entre le Canada et les pays autres que les États-Unis a été soutenu, croissant au taux annuel moyen de 13,9 %, passant de 15,6 milliards $ à 34,1 milliards $. Cette forte croissance a été le résultat principalement des fortes importations émanant de l'Europe et des pays riverains du Pacifique, avec une croissance annuelle moyenne de 17,4 %. Ainsi, la part du mode aérien est passée de 17 % à 22 % de l'ensemble du commerce entre le Canada et les pays d'outre-mer.

Les principales importations expédiées par voie aérienne comprenaient le groupe "machinerie et matériel électrique/électronique" avec 7,5 milliards $ en 1999, les autres machineries et équipements avec 5,4 milliards $, les produits chimiques avec 2,6 milliards $, et divers produits manufacturés (principalement du matériel de transport tel que de l'équipement d'avionnerie de haute valeur) totalisant près de 8 milliards $. Le groupe de machinerie et équipement électronique a enregistré la plus forte croissance annuelle, soit un taux de 28 % au cours de la période 1993-1999.

En ce qui a trait aux exportations expédiées par voie aérienne vers les pays autres que les États-Unis, leur croissance a été seulement de 7,6 % au cours de la période. La crise de devises et la récession qui ont frappé les économies de l'Asie et de l'Amérique Latine en 1998, ainsi que la faible relance de 1999, ont eu un impact sur les exportations canadiennes vers ces pays.

Les tableaux 12-26 et 12-27 révèlent les principales origines et destinations du commerce canadien expédié via le transport aérien en 1999 avec les pays autres que les États-Unis. Les pays de l'Europe de l'Ouest et d'Asie ont dominé en ce qui a trait aux expéditions ayant utilisé le transport aérien à partir de ou vers le Canada. Plus de 80 % du commerce avec les pays d'outre-mer utilisant le transport aérien impliquaient des provinces de l'Est, principalement l'Ontario et le Québec.

TABLEAU 12-26 : VALEUR DES EXPORTATIONS CANADIENNES PAR VOIE AÉRIENNE DE PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1999

(Millions de dollars)

	Province d'origine			
Destinations	*Provinces Est*[1]	*Provinces Ouest*	*Exportations aérien*	*Total (%)*
Europe de l'Ouest	**4 699,7**	**976,8**	**5 676,5**	**58,2**
R.-U.	1 791,2	146,2	1 937,4	
France	717,6	57,3	774,8	
Allemagne	646,1	78,9	725,0	
Belgique	97,3	560,3	657,6	
Suisse	297,0	23,8	320,8	
Autres	1 150,6	110,4	1 261,0	
Ceinture du Pacifique	**1 799,2**	**591,9**	**2 391,1**	**24,5**
Hong Kong	367,7	143,3	511,0	
Japon	321,4	127,9	449,3	
Australie	235,2	71,0	306,2	
Corée du Sud	233,6	51,5	285,1	
Taïwan	170,2	64,6	234,9	
Autres	471,1	133,6	604,7	
Autres pays	**1 456,2**	**228,8**	**1 685,0**	**17,3**
Total des exportations par voie aérienne	**7 955,1**	**1 797,5**	**9 752,7**	**100,0**

1 Comprend les exportations et les réexportations intérieures; les provinces de l'Est comprennent l'Ontario, le Québec et les provinces de l'Atlantique; les provinces de l'Ouest incluent la Colombie-Britannique, les Prairies et les territoires.

Source: Statistique Canada, cat. 65-202 et calculs spéciaux

TABLEAU 12-27 : VALEUR DES IMPORTATIONS PAR VOIE AÉRIENNE PAR PRINCIPAUX PAYS D'ORIGINE AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1999

(Millions de dollars)

	Province de dédouanement			
Pays d'origine	*Provinces Est*[1]	*Provinces Ouest*	*Total aérien*	*Total (%)*
Europe de l'Ouest	**10 855,1**	**1 063,8**	**11 918,9**	**48,9**
R.-U.	2 790,5	342,8	3 133,3	
France	2 603,0	89,4	2 692,4	
Allemagne	1 698,0	176,3	1 874,3	
Italie	770,4	167,6	938,0	
Suisse	724,4	31,2	755,6	
Irlande	629,2	24,6	653,8	
Autres	1 639,7	231,8	1 871,5	
Ceinture du Pacifique	**7 550,6**	**1 278,7**	**8 829,3**	**36,2**
Japon	2 096,5	329,0	2 425,5	
Taïwan	1 173,5	151,9	1 325,4	
Malaisie	829,9	147,9	977,8	
Corée du Sud	865,5	109,7	975,1	
Rep. Pop. de Chine	716,0	123,2	839,3	
Philippines	559,5	54,2	613,7	
Autres	1 309,7	362,7	1 672,5	
Autres pays	**3 132,3**	**499,7**	**3 632,1**	**14,9**
Total des importations par voie aérienne	**21 538,0**	**2 842,2**	**24 380,2**	**100,0**

1 Les provinces de l'Est comprennent l'Ontario, le Québec et les provinces de l'Atlantique; les provinces de l'Ouest incluent la Colombie-Britannique, les Prairies et les territoires.

Source: Statistique Canada, cat. 65-203 et calculs spéciaux

PROGRAMME DE TRANSBORDEMENT DE FRET

Pour rentabiliser l'utilisation de l'aéroport de Mirabel, le gouvernement fédéral a lancé un programme en 1982 en vertu duquel l'Office des transports du Canada autorise les transporteurs canadiens et étrangers à effectuer à Mirabel le transbordement de fret international en provenance et à destination de points situés à l'extérieur du Canada. Le fret en transit est entreposé sous douane en attendant d'être transporté par avion ou par un autre moyen de transport jusqu'à sa destination finale. Les transporteurs n'ont pas le droit de transporter de fret en provenance ou à destination du Canada, sauf s'ils sont expressément autorisés à le faire en vertu d'un accord bilatéral de transport aérien, d'un arrangement spécial ou de la réglementation canadienne sur les vols d'affrètement.

Le programme a été étendu aux aéroports de Hamilton et Windsor en Ontario respectivement en 1987 et 1993, et à Gander (Terre-Neuve) en 2000.

TRANSPORT DES PASSAGERS 13

La clientèle des services de transport public dans les zones urbaines s'est accrue en 1999. En ce qui a trait aux déplacements inter-villes de passagers, à l'exception des longs trajets par voie aérienne, la croissance du trafic des services commerciaux est demeurée marginale.

Les Canadiens empruntent tous les modes du réseau de transport (avion, bateau, train et véhicules automobiles, notamment les voitures de tourisme, les autobus urbains et les autocars interurbains) pour se rendre là où ils doivent aller. Dans ce chapitre, nous examinons le nombre de passagers transportés par chaque mode et les distances parcourues.

TRANSPORT FERROVIAIRE

TRAFIC FERROVIAIRE VOYAGEURS

En 1999, le trafic ferroviaire voyageurs a augmenté d'environ 3 %, pour atteindre un peu plus de 4,1 millions de voyageurs. VIA Rail a transporté près de 92 % de ces voyageurs, alors que les quatre transporteurs de classe II - Algoma Central Railway, BC Rail, Ontario Northland et le chemin de fer QNS&L - ont transporté le reste. (Les transporteurs de classe II sont les transporteurs que l'on appelle généralement les compagnies régionales et d'intérêt local). Toutes les compagnies de chemin de fer ont contribué à l'augmentation du trafic.

TABLEAU 13-1 : VOYAGEURS ET VOYAGEURS-KILOMÈTRES – VIA RAIL ET COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER DE CLASSE II, 1994 – 1999

Année	*VIA Rail*	*Classe II*	*Total*
Voyageurs			
1994	3 586 000	441 622	4 027 622
1995	3 597 000	414 315	4 011 315
1996	3 666 000	323 405	3 989 405
1997	3 765 000	339 196	4 104 196
1998	3 646 000	334 280	3 980 280
1999	3 757 000	345 874	4 102 874
Voyageurs-kilomètres			
1994	1 342 421 423	84 959 534	1 427 380 957
1995	1 382 568 118	84 417 430	1 466 985 548
1996	1 436 197 898	77 137 263	1 513 335 161
1997	1 423 479 252	91 113 448	1 514 592 700
1998	1 377 598 464	80 233 805	1 457 832 269
1999	1 498 300 000	93 978 663	1 592 278 663

Source : Statistique Canada, cat. 52-216; Transports Canada

Les voyageurs-kilomètres ont progressé de plus de 9 %, pour atteindre 1,59 milliard. À nouveau, les cinq compagnies de chemin de fer ont contribué à cette croissance, le rendement de VIA Rail augmentant de 8,7 % et celui des compagnies de chemin de fer de classe II, de 17 %.

Le tableau 13-1 illustre la hausse relative du nombre de voyageurs et de voyageurs-kilomètres.

Les services de trains de banlieue dans les trois plus grandes villes du Canada (Toronto, Montréal et Vancouver) ont enregistré une hausse de 44 % du trafic voyageurs entre 1994 et 1999. La compagnie West Coast Express de Vancouver a inauguré un nouveau service à la fin de 1995, qui explique une partie de cette croissance; l'Agence métropolitaine de transport de Montréal (AMT) a également inauguré une nouvelle liaison à Montréal et a vu le nombre de ses voyageurs augmenter de plus de 100 %. Le trafic de GO Transit à Toronto et dans ses environs a progressé de 20 % au cours de la même période. Le tableau 13-2 illustre le trafic ferroviaire voyageurs sur les lignes de banlieue des trois grandes villes entre 1994 et 1999.

TABLEAU 13-2 : VOYAGEURS DES TRAINS DE BANLIEUE À TORONTO, MONTRÉAL ET VANCOUVER, 1994 – 1999

Année	*Voyageurs des trains de banlieue (milliers)*
1994	31 263
1995	29 559
1996	33 313
1997	37 091
1998	40 769
1999	43 914

Source : Transports Canada; GO Transit, AMT et West Coast Express

SERVICES D'AUTOBUS/AUTOCAR

SERVICES D'AUTOCARS INTERURBAINS

Même si les services d'autocars interurbains constituent le plus petit segment de l'industrie et qu'ils génèrent la plus faible part des recettes d'exploitation de ce secteur, ils assurent le gros des transports par autocar sur de grandes distances. Ce segment de l'industrie se divise en deux grands groupes, les transporteurs interurbains réguliers et les transporteurs affrétés, ces derniers exploitant également des services de navette aéroportuaire, de tourisme et d'excursion. La plupart des grands transporteurs de ces deux segments assurent à la fois des services interurbains et des services affrétés.

Le Tableau 13-3 identifie les transporteurs canadiens opérant des services réguliers et les marchés desservis en 2000.

TABLEAU 13-3 : TRANSPORTEURS CANADIENS RÉGULIERS ET MARCHÉS DESSERVIS, 2000

Transporteur/groupe de transporteurs	*Marchés desservis*
Laidlaw Carriers	
Greyhound	Ouest de l'Ontario: services locaux en Colombie-Britannique, en Alberta et en Ontario: services internationaux
Grey Goose	Manitoba et nord-ouest de l'Ontario
Voyageur Colonial	Ottawa–Montréal; est de l'Ontario
Penetang-Midland Coach Lines	Toronto–Barrie–Collingwood (Ontario)
Laidlaw Motor Coach	Île de Vancouver (Colombie-Britannique)
Red Arrow (ouest du Pacifique)	Calgary–Edmonton–Fort McMurray (Alberta)
Saskatchewan Transportation	Saskatchewan
Ontario Northland	Toronto–North Bay–Sudbury–Timmins (Ontario)
Trentway-Wagar (Coach USA)	Niagara–Toronto–Montréal (Ontario et Québec)
Orleans Express	Montréal–Québec–Gaspésie (Québec)
Les Autobus Maheux	Montréal–Abitibi/Témiscamingue (Québec)
Sherbus	Montréal–Estrie (Québec)
SMT/Acadian	Provinces maritimes
DRL	Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve

Note : Ce tableau se veut représentatif des services offerts dans chaque province/région, sans pour autant donner une liste exhaustive des services.

Source : Official Canadian Bus Guide, novembre/décembre 1999, données fournies par les responsables provinciaux

TRANSPORTEURS INTERURBAINS RÉGULIERS

Le nombre total de voyageurs qui empruntent les services interurbains réguliers assurés par tous les segments de l'industrie (autocars interurbains, autocars affrétés et services de transport scolaire) baisse régulièrement depuis la fin des années 1970, et a atteint un niveau plancher de 10,8 millions de voyageurs en 1993. Comme le montre la figure 13-1, Le nombre de voyageurs depuis quelques années reste relativement stable, oscillant entre 12 et 14 millions par an. Après de légères hausses du nombre de voyageurs entre 1994 et 1998, celui-ci a diminué de près de 1 million en 1999 par rapport à l'année précédente.

FIGURE 13-1 : NOMBRE DE VOYAGEURS EMPRUNTANT LES AUTOCARS INTERURBAINS RÉGULIERS, 1980 – 1999

Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – 1999

En 1999, 28 exploitants ayant un chiffre d'affaires annuel supérieur à 200 000 $ ont déclaré des recettes d'exploitation annuelles globales de 106,5 millions $ et des charges d'exploitation de 97,1 millions $. Comme l'indique le tableau 13-4, environ 62 % des recettes d'exploitation de ces exploitants proviennent des services interurbains réguliers, les services affrétés et les services d'excursion constituant 9 % et les messageries, 16 %.

TABLEAU 13-4 : SOMMAIRE DES RECETTES DES ENTREPRISES DE SERVICES RÉGULIERS INTERURBAINS, 1999

	Grandes entreprises	*Petites entreprises*	*Total interurbain*	*% du total*
Nombre d'entreprises	13	15	28	
Recettes d'exploitation	(Milliers de dollars)			
Services interurbains réguliers	57 058	8 824	65 882	61,9
Services de transport en commun	2 242	0	2 242	2,1
Services affrétés	7 492	1 829	9 321	8,8
Services de transport scolaire (maison/école)	678	1 755	2 433	2,3
Autres services d'autobus - passagers	382	2 368	2 750	2,6
Services de tourisme et d'excursion	347	0	347	0,3
Paquets et livraison	16 566	0	16 566	15,6
Autres recettes d'exploitation	5 270	1 353	6 624	6,2
Subventions	0	324	324	0,3
Recettes totales d'exploitation	**90 036**	**16 453**	**106 490**	**100,0**

Source : Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215

Si l'on se base sur la ventilation des recettes par gamme de services (tableau 11-7), on constate que les recettes découlant des services interurbains réguliers ont été de 235,9 millions $ en 1999, soit 65,9 millions $ pour les transporteurs réguliers, 26,9 millions $ pour les transporteurs d'affrètement et 143,1 millions $ pour les exploitants de services de transport scolaire.

ENTREPRISES D'AUTOCARS AFFRÉTÉS

Par service d'autocar affrété on entend généralement un voyage en groupe où tous les voyageurs montent et descendent au même endroit. En général, les exploitants

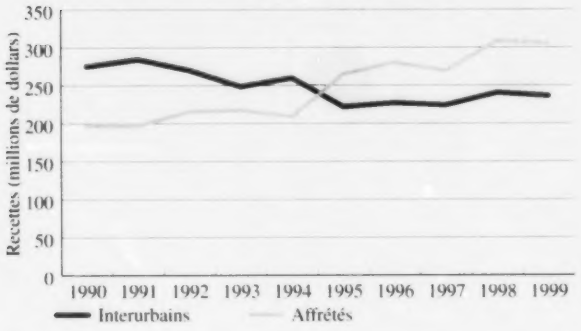
de ces services sont libres d'offrir tout un éventail de services, notamment des sorties scolaires d'une demi-journée, des excursions de trois semaines, des voyages aller seulement et des visites touristiques locales.

Les entreprises de ce secteur tirent près des deux tiers de leurs recettes des services d'autocars affrétés. À l'instar des transporteurs réguliers, elles vont aussi chercher une part importante de leurs recettes dans d'autres types de services, notamment 8 % dans les services interurbains et 19 % dans d'autres services voyageurs comme les visites touristiques, les services de navette et d'excursion.

La figure 13-2 indique les changements survenus dans les recettes provenant des services interurbains réguliers par rapport aux services affrétés depuis 1990. On constate une augmentation progressive des recettes des services affrétés entre 1990 et 1994, suivie d'une hausse plus significative depuis cinq ans. Les recettes des services interurbains réguliers ont régulièrement baissé entre 1990 et 1995, pour céder la place à une période sans grand changement entre 1995 et 1999.

FIGURE 13-2 : RECETTES DES SERVICES INTERURBAINS ET AFFRÉTÉS PAR GAMME DE SERVICES, 1990 – 1999

(Données fondées sur les lignes régulières)



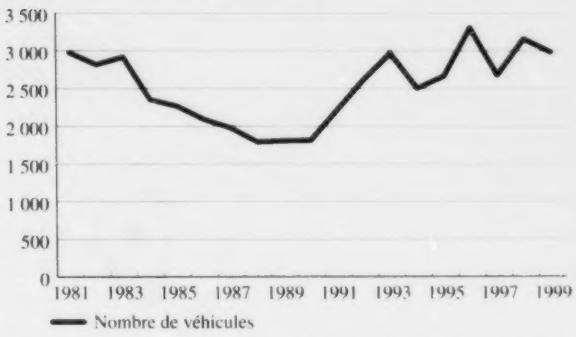
Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – 1999

La figure 13-3 illustre la taille du parc des autocars affrétés du Canada entre 1981 et 1999. Le nombre de véhicules affectés aux services affrétés a atteint le chiffre record de 3 305 en 1996, et il se situe aujourd'hui à peu près au même niveau qu'au début des années 1980.

Tandis que le nombre de véhicules affectés aux services affrétés a fluctué au cours des années 1990, l'utilisation utilitaire ou moyenne de chaque véhicule a régulièrement augmenté, pour passer d'un minimum de 40 000 km en 1993 à près de 66 000 km en 1999.

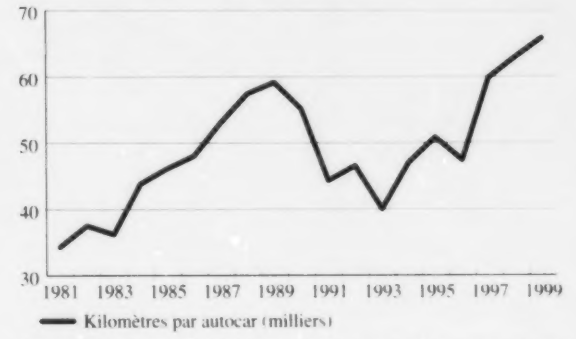
La figure 13-4 illustre le taux d'utilisation (kilomètres parcourus par autocar) du parc d'autocars affrétés entre 1981 et 1999.

FIGURE 13-3 : PARC DES AUTOCARS AFFRÉTÉS SELON LA TAILLE, 1981 – 1999



Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – 1999

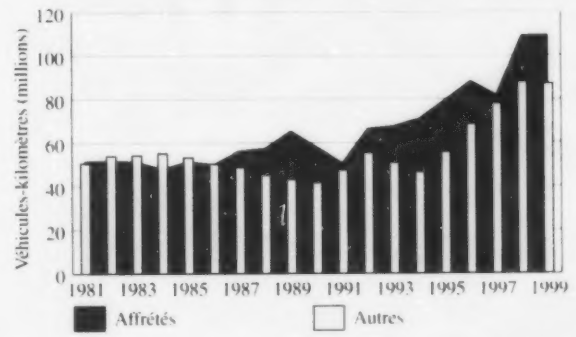
FIGURE 13-4 : UTILISATION DU PARC D'AUTOCARS AFFRÉTÉS, 1981 – 1999



Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – 1999

L'expansion des services affrétés est également attestée par l'augmentation du nombre annuel de véhicules-kilomètres. Comme l'indique la figure 13-5, les véhicules-kilomètres ont doublé depuis 1991, pour atteindre 196,3 milliards de kilomètres.

FIGURE 13-5 : VÉHICULES-KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES TRANSPORTEURS AFFRÉTÉS, 1981 – 1999



Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – 1999

TRANSPORTS EN COMMUN

Toutes les grandes villes canadiennes offrent des services de transport en commun. Sous le rapport des recettes, les transports en commun représentent le plus vaste segment de l'industrie canadienne de l'autobus/autocar. Exclusion faite des subventions, les entreprises de transport en commun ont concentré 51 % des recettes globales de l'industrie de l'autobus/autocar en 1999. Les services de transport en commun sont subventionnés par les provinces et les administrations municipales, et les recettes et les subventions des transports en commun confondues ont représenté 71 % des recettes totales de l'industrie de l'autobus/autocar. Certains exploitants de services de transport en commun offrent également des services de transport scolaire et des services affrétés, de même que des services destinés aux voyageurs handicapés.

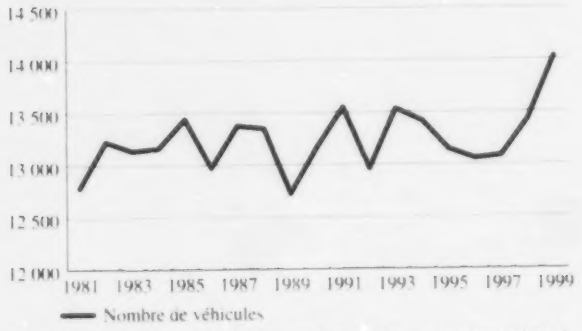
Le nombre de véhicules et le taux d'utilisation sont restés relativement stables tout au long des années 1990, le nombre de véhicules se situant entre 13 000 et 14 000 et le taux d'utilisation entre 55 000 km et 58 000 km par véhicule. Le nombre de véhicules du parc des entreprises de transport en commun a augmenté de 7 % depuis 1997. La figure 13-6 indique le nombre d'autobus en service dans le parc des entreprises canadiennes de transport en commun entre 1981 et 1999.

La composition du parc a changé depuis cinq ans, avec un nombre sensiblement inférieur d'autobus traditionnels en service. Pour rendre les services plus accessibles, des autobus à plancher surbaissé sont ajoutés aux parcs de villes comme Vancouver, Calgary, Thunder Bay, Kitchener et Montréal. Le nombre de ces autobus en service a augmenté de manière appréciable depuis trois ans. Le tableau 13-5 illustre la composition du parc d'autobus de transport en commun du Canada par catégorie entre 1991 et 1999.

Après la baisse enregistrée au début des années 1990, le nombre de voyageurs qui empruntent les transports en commun est demeuré relativement constant depuis 1994. En 1998, 1,41 milliard de voyageurs ont emprunté les transports en commun, ce qui équivaut au niveau atteint en 1992. En 1998, le nombre de voyageurs a dépassé de 2,3 % ce qu'il était en 1997.

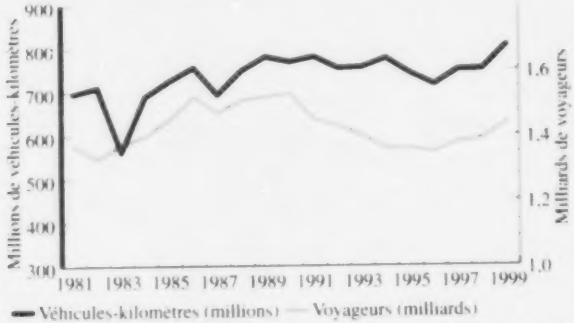
Étant donné que la taille du parc de véhicules de transport en commun est demeurée relativement stable tout au long des années 1990, il n'est pas étonnant que la distance totale parcourue soit elle aussi demeurée relativement constante durant cette période, soit à 750 millions de kilomètres. Depuis deux ans cependant, on constate une hausse modérée de la distance parcourue, qui est passée à plus de 800 véhicules-kilomètres en 1999, et également du nombre de voyageurs transportés, qui est passé à 1,4 milliard. Il s'agit du niveau le plus élevé atteint depuis le début des années 1990. La figure 13-7 illustre la tendance des transports en commun selon le nombre de voyageurs et les véhicules-kilomètres entre 1981 et 1999.

FIGURE 13-6 : TAILLE DU PARC D'AUTOBUS DE TRANSPORT EN COMMUN, 1981 – 1999



Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – 1999.

FIGURE 13-7 : TENDANCE À LONG TERME DES TRANSPORTS EN COMMUN, 1981 – 1999



Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – 1999.

TABLEAU 13-5 : COMPOSITION DU PARC D'AUTOBUS DE TRANSPORT EN COMMUN, 1991 – 1999

	1991	*1992*	*1993*	*1994*	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Nombre de transporteurs ayant fourni des données	**65**	**74**	**74**	**84**	**80**	**77**	**65**	**62**	**66**
Autobus classiques	10 474	9 757	10 196	10 085	9 855	9 622	9 030	8 554	8 234
Autobus à plancher surbaissé		135	145	188	305	499	1 019	1 827	2 453
Trolleybus	332	358	308	344	304	319	322	315	304
Autobus articulés	458	364	373	359	306	287	287	297	325
Véhicules légers sur rails	527	500	547	547	548	520	520	520	520
Véhicules lourds sur rails	1 379	1 735	1 679	1 381	1 381	1 373	1 381	1 395	1 419
Wagons de train de banlieue				331	359	359	336	346	505
Autres	372	107	279	176	82	70	182	169	262
Total des véhicules	**13 542**	**12 956**	**13 527**	**13 411**	**13 140**	**13 049**	**13 077**	**13 423**	**14 022**

Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – 1999.

TRANSPORT PAR AUTOMOBILE

En 1999, Transports Canada a commandé une enquête sur les véhicules canadiens afin d'avoir les premiers estimés des caractéristiques et de l'utilisation des véhicules à moteur. L'échantillon de l'enquête est tiré des dossiers provinciaux et territoriaux d'enregistrements de véhicules et comprend tous les principaux types de véhicules circulant sur les routes, y compris les automobiles, les camions légers et lourds et les autobus. L'enquête a été lancée en 1999 et les premières données pour l'ensemble des provinces et des territoires ont été produites pour le quatrième trimestre de 1999. Des estimés annuels pour 1999 ont été générés, fondés sur des données partielles pour la première année. Le tableau 13-6 montre les résultats pour l'ensemble des automobiles et des camions légers (soit tous les véhicules de moins de 4 500 kilogrammes) ainsi que les véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres qui leur sont associés.

En 2000, 16,8 millions d'automobiles et de camions légers étaient enregistrés, une légère hausse par rapport à 1999. La distribution par province/territoire suit en gros la distribution de la population, avec l'Ontario avec le plus grand nombre de véhicules légers, 6,3 millions, suivi du Québec avec 3,8 millions, la Colombie-Britannique avec 2,2 millions et l'Alberta avec près de 2 millions. Les enregistrements sur une base per capita représentent en moyenne 540 véhicules légers par 1 000 personnes. Le taux per capita le plus élevé a été observé au Yukon, en Alberta et en Saskatchewan, avec des taux de plus de 600 véhicules par 1 000 personnes. Le taux le plus faible a été noté au Nunavut, aux Territoires du Nord-Ouest et à Terre-Neuve, avec des taux en deçà de 500 véhicules par 1 000 personnes.

Le nombre annuel de véhicules-kilomètres en 1999 a été estimé à environ 285 milliards. L'Ontario était la juridiction avec le nombre le plus élevé, soit plus de 100 milliards de véhicules-kilomètres, ou 37 % du total. Le Québec avait environ 60 milliards de véhicules-kilomètres, ou 21 % du total, suivi de l'Alberta et de la Colombie-Britannique avec chacun environ 13 % du total. L'utilisation moyenne en termes de kilomètres par automobile ou camion léger enregistré était de l'ordre de 17 000 pour l'ensemble du pays, avec la plupart des juridictions montrant une utilisation moyenne comparable à la moyenne nationale. Terre-Neuve et l'Alberta avaient la plus grande utilisation moyenne par véhicule, avec chacune une moyenne de plus de 20 000 kilomètres par véhicule par année, suivi du Nouveau-Brunswick avec 19 000. À l'exception des territoires, les autres provinces avaient une utilisation moyenne par véhicule entre 14 000 et 18 000 kilomètres par année.

Les passagers-kilomètres pour les véhicules légers ont été estimés à 460 milliards en 1999, avec une distribution provinciale/territoriale équivalente à la distribution des véhicules-kilomètres. Le taux moyen d'occupation (soit le ratio des passagers-kilomètres par rapport aux véhicules-kilomètres) a varié entre 1,6 et 2,0 personnes par automobile ou camion léger enregistré.

TRANSPORT MARITIME

TRAFIC DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE

Le port de Vancouver a enregistré sa 18e année consécutive de croissance en 2000, passant le cap du million de passagers de paquebots de croisière qui transitent chaque année par ce port. Au total, 28 bâtiments appartenant à 13 compagnies de croisière ont appareillé 333 fois durant l'année, contre 309 l'année d'avant.

À Halifax, le trafic a atteint de nouveaux records, puisque le port a accueilli 93 paquebots de croisière et que 138 000 passagers y ont transité au cours de la saison 2000. Beaucoup de ces paquebots provenaient de New York. Saint John a lui aussi bénéficié de

TABLEAU 13-6 : VÉHICULES LÉGERS IMMATRICULÉS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 1999 ET 2000

	Immatriculations Automobiles/camions légers (milliers)		*Immatriculations par 1,000 personnes*		*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Passagers-kilomètres (milliards)*	*Distance moyenne parcourue (milliers)*	*Taux moyen d'occupation*
	1999	*2000*	*1999*	*2000*	*1999*	*1999*	*1999*	*1999*
Terre-Neuve	240	243	444	450	5	8	20,8	1,6
Île-du-Prince-Édouard	71	73	513	523	1	2	14,2	2,0
Nouvelle-Écosse	499	513	532	545	8	14	16,0	1,8
Nouveau-Brunswick	422	431	559	570	8	14	19,0	1,8
Québec	3 844	3 835	523	520	60	101	15,6	1,7
Ontario	6 174	6 344	536	544	107	169	17,3	1,6
Manitoba	567	584	496	509	10	16	17,6	1,6
Saskatchewan	616	620	601	606	10	17	16,2	1,7
Alberta	1 878	1 926	635	643	38	59	20,2	1,6
Colombie-Britannique	2 186	2 221	543	547	36	60	16,5	1,7
Yukon	22	21	723	689	0,3	N/D	13,3	N/D
Territoires du Nord-Ouest	17	18	411	424	0,2	N/D	11,8	N/D
Nunavut	2	2	78	84	0,0	N/D	0,0	N/D
Canada	**16 538**	**16 832**	**542**	**547**	**284**	**460**	**17,1**	**1,6**

1 Les véhicules-kilomètres et les passagers-kilomètres pour 1999 ont été estimés à partir de données d'enquête incomplètes des 3 premiers trimestres.

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

l'augmentation du trafic sur l'itinéraire en provenance du Nord-Est des États-Unis, et a reçu la visite de 101 000 passagers en 2000.

La majorité des passagers des paquebots de croisière sont des résidents américains. L'essor de l'industrie des paquebots de croisière reflète le vieillissement de la génération du baby-boom et la vigueur de l'économie nord-américaine en 2000.

La commercialisation ("marketing") joue également un rôle appréciable dans la croissance de ce secteur, comme en témoignent plusieurs initiatives récentes dans ce domaine. Plus récemment, par exemple, la New Brunswick Cruise Association a été créée pour favoriser le développement de l'industrie des croisières dans cette province. L'Association représente également les intérêts du Nouveau-Brunswick dans l'Atlantic Canada Cruise Association, créée en 1998. Un nouveau groupe de commercialisation est la St. Lawrence Cruise Association, qui a remplacé le St. Lawrence International Cruise Committee. Un autre groupe qui fait la promotion de l'Est du Canada comme destination de croisière est le New Atlantic Frontier, qui regroupe une trentaine de ports formant une boucle entre New York et Montréal qui ont mis en commun leurs ressources de commercialisation.

Si le trafic de croisière a enregistré une hausse dans tous les ports par rapport à 1999, le nombre d'escales prévues à Montréal et Québec, de même que dans les ports du Canada atlantique, a baissé en raison de la faillite de Premier Cruise Lines de Floride en septembre 2000 et de la saisie de plusieurs de ses navires pour non-règlement de factures.

Le tableau 13-7 illustre la croissance du trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports du Canada entre 1990 et 2000.

TABLEAU 13-7 : TRAFIC INTERNATIONAL DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE DANS LES PRINCIPAUX PORTS CANADIENS, 1990 – 2000

(Passagers)

Année	*Vancouver*	*Montréal*	*Québec*	*Halifax*	*Saint John*
1990	388 323	30 869	34 783	24 423	1 748
1991	423 928	47 047	51 363	43 512	3 402
1992	449 239	34 872	41 141	30 112	5 500
1993	519 942	30 626	38 642	30 917	12 379
1994	591 409	33 920	36 401	37 717	23 629
1995	596 744	27 384	38 981	30 257	12 226
1996	701 547	19 078	21 464	36 584	8 543
1997	816 537	29 324	36 569	44 328	19 813
1998	873 102	32 583	43 838	47 987	28 418
1999	947 659	18 306	34 628	107 837	40 000
2000[1]	1 053 985	25 200	35 855	138 313	101 410

1 Données préliminaires.

Source : Administrations portuaires canadiennes

TRAFIC DE TRAVERSIERS

Les données de 2000 pour tous les membres de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT) ne sont pas encore disponibles. Les statistiques sur le trafic de 1999 permettent néanmoins de se faire une bonne idée de l'importance des opérations de ses membres.

De loin le plus gros exploitant de traversiers au Canada, la British Columbia Ferry Corporation (qui célèbre son 40e anniversaire) a transporté environ 21,4 millions de passagers et 7,8 millions de véhicules en 1999. Les services de traversiers exploités par le ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique ont transporté pour leur part 3,2 millions de passagers et 1,7 million de véhicules. Un autre service provincial, la Société des traversiers du Québec, a transporté 5,6 millions de passagers et 2 millions de véhicules.

Marine Atlantique SCC, société d'État fédérale, a vu augmenter son trafic en 1999, en transportant 477 761 passagers, 149 732 véhicules de tourisme et 76 905 véhicules commerciaux sur l'axe qui relie Terre-Neuve à la Nouvelle-Écosse à partir de son service dans le golfe du Saint-Laurent. Les exploitants de traversiers privés subventionnés par le gouvernement fédéral ont également connu une hausse de leurs activités, transportant environ 650 000 passagers, 300 000 véhicules de tourisme et 50 000 véhicules commerciaux en 1999. Les autres membres de l'ACOT ont transporté environ 4 millions de passagers et 1,8 million de véhicules.

TRANSPORT AÉRIEN

INITIATIVES EN MATIÈRE DE POLITIQUE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

RESTRUCTURATION DE L'INDUSTRIE

Sur l'échiquier national, l'an 2000 a été une année de transition alors que l'industrie du transport aérien connaissait des changements en profondeur dans les services passagers suite à l'acquisition par Air Canada des Lignes aériennes Canadien International. Le projet de loi C-26, qui est entré en vigueur le 5 juillet 2000, comportait un certain nombre d'éléments axés sur les consommateurs. Mentionnons notamment les modifications suivantes apportées à la *Loi sur les transports au Canada* :

- l'élargissement de la portée des dispositions sur les avis de sortie, un préavis étant désormais nécessaire lorsque au moins 50 % de la capacité d'emport de passagers de tous les exploitants entre deux aéroports est touchée par l'abandon d'un service;
- le transporteur qui donne un préavis est désormais tenu d'offrir la chance aux responsables des collectivités touchées de le rencontrer pour discuter des incidences de l'abandon;

- nouveaux pouvoirs conférés à l'Office des transports du Canada au sujet de l'examen de tous les prix sur les routes monopolistiques;
- rétablissement du pouvoir de l'Office des transports du Canada d'examiner les conditions et modalités de transport des services intérieurs;
- nouvelles obligations incombant à Air Canada d'offrir des services à la clientèle dans les deux langues officielles aussi bien sur son réseau national que sur ses réseaux régionaux, lorsque le nombre le justifie, selon les dispositions de la *Loi sur les langues officielles*, avec des délais de mise en œuvre progressive dans certaines régions et sur certains services.

Le projet de loi C-26 prévoit également la création d'un bureau des plaintes relatives au transport aérien à l'Office des transports du Canada. C'est M. Bruce Hood qui a été nommé premier commissaire le 1er août 2000 pour un mandat d'un an. Le commissaire, dont le mandat peut être renouvelé une fois, a pour mission d'étudier les plaintes qui n'ont pas été réglées par le transporteur à la satisfaction du plaignant et, dans la mesure du possible, de faire office de médiateur pour les régler. Le commissaire est tenu de publier tous les six mois un rapport sur les plaintes des consommateurs reçues par son bureau. Le rapport doit faire état du nombre et de la nature des plaintes déposées, des compagnies aériennes concernées, de la façon dont ces plaintes ont été réglées et des problèmes systémiques constatés. Ces rapports seront incorporés dans le rapport annuel de l'Office des transports du Canada.

Se reporter au chapitre 11, « Structure de l'industrie du transport », pour d'autres précisions sur cette loi.

Surveillance

Le 1er août 2000, le ministre des Transports a nommé Mme Debra Ward comme observatrice indépendante de la transition vers la restructuration de l'industrie du transport aérien. Le mandat de Mme Ward consiste à déterminer au cours des 18 à 24 prochains mois si le projet de loi C-26 a les effets escomptés, qui sont de promouvoir la concurrence et de répondre aux besoins des Canadiens en matière de transport aérien. On s'attend à ce qu'elle examine l'impact global de la restructuration de l'industrie du transport aérien sur les consommateurs, les communautés urbaines, rurales et éloignées, les agents de voyages, les aéroports, les compagnies aériennes et leurs employés. Elle doit remettre au ministre des Transports un rapport renfermant ses conclusions tous les six mois, le premier rapport provisoire étant attendu en février 2001.

POLITIQUE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Services aériens réguliers

Dans le cadre de son agrément de l'acquisition par Air Canada de Canadien International le 21 décembre 1999, le gouvernement du Canada a annoncé la modification du cadre régissant les services aériens réguliers internationaux. Ce cadre tient compte des préoccupations d'Air Canada résultant de cette acquisition. Les sujets de préoccupation sont :

- la suspension des dispositions d'invalidation des droits inutilisés[1] sur la plupart des marchés internationaux jusqu'au début de la saison d'hiver 2001-2002, pour donner le temps à Air Canada et à Canadien International de réorganiser leurs services aériens internationaux;
- l'attribution à Air Canada de tous les créneaux aux aéroports LaGuardia de New York et O'Hare de Chicago, sous réserve des conditions et modalités énoncées dans la lettre du ministre du 10 mars 1995[2];
- l'examen de la politique du Canada sur le transport aérien international en vue de la libéraliser d'ici la saison d'hiver 2001-2002.

L'annexe 13-1 propose une description plus détaillée du cadre modifié.

Services aériens d'affrètement

Le 4 avril 2000, une nouvelle politique régissant les services aériens d'affrètement internationaux a été annoncée, remplaçant celle qui était en vigueur depuis 1978. Cette nouvelle politique supprime les limites (réglementaires) qui se rattachent aux services aériens passagers d'affrètement, comme les prescriptions sur la réservation anticipée, le séjour minimum et les allers simples. La nouvelle politique maintient la distinction entre les vols d'affrètement internationaux et les services aériens réguliers afin de protéger l'intégrité des services aériens réguliers internationaux assujettis aux accords bilatéraux de trafic aérien du Canada[3]. Les compagnies étrangères sont autorisées à exploiter des services aériens d'affrètement aux mêmes conditions que les exploitants canadiens. La politique continue par ailleurs de protéger les paiements anticipés versés par les passagers aux voyagistes pour les voyages avec une compagnie d'affrètement.

La politique ainsi révisée tient compte de la démarche préconisée par les voyagistes et d'autres agents de vente tiers à l'égard des services aériens d'affrètement. Cela n'a toutefois guère eu d'effets sur les activités

1 En vertu des dispositions d'invalidation des droits inutilisés de la politique canadienne sur le transport aérien international, une compagnie aérienne a un an à partir de la date de désignation du transporteur pour inaugurer un nouveau service, faute de quoi la désignation devient contestable. À la fin de l'année, les destinations suivantes étaient ouvertes à une contestation : la Bulgarie, la République dominicaine, l'Inde (via l'Atlantique), l'Indonésie, la Côte d'Ivoire, la Malaysie, le Pakistan, le Pérou, les Philippines, St. Kitts et Nevis, et Sainte-Lucie.

2 Ces créneaux ont été obtenus pour la première fois par le gouvernement fédéral lors des négociations de 1995 sur la politique de « Ciels ouverts » avec les États-Unis et ont été attribués à Air Canada et à Canadien International par le ministre des Transports de l'époque.

3 En vertu de la réglementation canadienne sur les compagnies d'affrètement, une compagnie aérienne n'a pas le droit de vendre directement des sièges affrétés au public. En général, c'est un voyagiste qui vend ces sièges au public.

internationales d'affrètement. Les modes de voyage dans ce segment de l'industrie des voyages sont relativement stables au Canada, avec une plus grande concentration sur les vols transatlantiques l'été et les destinations soleil durant les mois d'hiver.

Initiatives bilatérales

Les accords bilatéraux de trafic aérien que le Canada a signés avec d'autres pays depuis le 31 décembre 2000 sont indiqués au tableau 13-8. L'an dernier, les deux principaux transporteurs du Canada ont vécu une période de transition qui s'est soldée par leur intégration. Air Canada a dû utiliser les appareils et les équipages de Canadien International sur de nombreuses routes internationales. Dans certains cas, les deux compagnies ont vendu des sièges sur les vols l'une de l'autre (partage de codes). Le pivot des négociations du Canada dans le cadre des accords bilatéraux de trafic aérien a été d'obtenir l'approbation par les gouvernements étrangers des vols réguliers d'Air Canada/Canadien International en vertu de divers scénarios et de plans de transition.

TABLEAU 13-8 : PAYS/TERRITOIRES AVEC LESQUELS LE CANADA AVAIT DES ACCORDS BILATÉRAUX DE TRANSPORT AÉRIEN AU 31 DÉCEMBRE 2000

Antigua	El Salvador	Japon	Russie
Argentine	Fidji	Jordanie	St. Kitts et Nevis
Australie	Finlande	Liban	Sainte-Lucie
Autriche	France	Malaisie	Arabie Saoudite
Bahamas	Allemagne	Mexique	Singapour[1]
Barbade	Grèce	Maroc	Corée du Sud
Belgique	Guatemala	Pays-Bas	Espagne
Brésil	Haïti	Antilles néerlandaises	Suède
Bulgarie	Hong Kong	Nouvelle-Zélande	Suisse
Îles Cayman	Hongrie	Nicaragua	Thaïlande
Chili	Islande[1]	Norvège	Trinité et Tobago
Chine	Inde	Pakistan	Turquie
Costa Rica	Indonésie	Panama	Ukraine
Cuba	Irlande	Pérou	Émirats arabes unis
Rép. tchèque	Israël[2]	Philippines	Royaume-Uni
Danemark	Italie	Pologne	Vénézuela
Rép. Dominicaine	Côte d'Ivoire	Portugal	
Égypte	Jamaïque	Roumanie	

1 Les services à destination de l'Islande et de Singapour sont exploités en vertu des protocoles d'entente en vigueur.
2 Les services à destination d'Israël sont exploités en vertu d'arrangements temporaires.

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

Le 22 mars 2000, les ministres des Transports et des Affaires étrangères ont annoncé l'accès plus facile des compagnies aériennes canadiennes au marché de Hong Kong. Les ministres ont également obtenu la garantie que le droit d'Air Canada d'utiliser les appareils et les équipages de Canadien International serait respecté, tout comme les droits des deux compagnies aériennes de vendre leurs services sur les vols l'une de l'autre.

En vertu du nouvel accord conclu avec Hong Kong, les compagnies aériennes du Canada et de Hong Kong sont autorisées à exploiter des services aériens réguliers entre Hong Kong et n'importe quelle ville canadienne, avec la possibilité d'exploiter des vols via des pays intermédiaires et au-delà du territoire de chacun des deux pays. L'accord prévoit également que de nouveaux transporteurs des deux côtés pourront lancer des services passagers et tout-cargo réguliers entre le Canada et Hong Kong. De plus, le gouvernement a obtenu confirmation du droit d'Air Canada de lancer une liaison aérienne quotidienne entre Toronto et Hong Kong à compter de mai 2000.

Le 7 mai 2000, la modification de l'accord avec le Japon a permis à Air Canada et à Canadien International de desservir le Japon conjointement et comme compagnies distinctes, tandis qu'Air Canada s'efforçait de régler les problèmes de transition se rattachant à l'acquisition et à l'intégration de Canadien International. Ainsi, Air Canada et Canadien International ont réussi à commercialiser conjointement les vols l'une de l'autre, notamment la nouvelle liaison quotidienne d'Air Canada entre Toronto et Tokyo. Parmi les dispositions de partage de codes contenues dans le nouvel accord, les transporteurs aériens canadiens peuvent désormais commercialiser leurs services à destination de villes japonaises au-delà des aéroports d'entrée japonais traditionnels en vertu d'un partage de codes avec les transporteurs aériens japonais. Les transporteurs japonais ont reçu des droits de réciprocité.

De nouveaux régimes flexibles de partage de codes de vol ont également été négociés avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande. De plus, un nouvel accord avec l'Autriche facilitera l'instauration de nouveaux vols directs par Austrian Airlines à destination de Toronto à compter du printemps 2001.

SERVICES ET TRAFIC INTÉRIEURS

Les niveaux et les dessertes des services intérieurs d'Air Canada ont changé en 2000, suite à l'intégration des vols de Canadien International dans l'horaire d'Air Canada. De plus, d'autres transporteurs ont inauguré un certain nombre de nouveaux services aériens tout au long de l'an 2000. Des transporteurs comme WestJet, Canada 3000 et Royal Aviation ont tous multiplié les routes qu'ils desservent et ont annoncé plusieurs nouvelles commandes d'appareils afin d'offrir encore plus de services. Un nouveau transporteur, CanJet, a fait son entrée sur le marché de l'Est du Canada, alors que de petits transporteurs comme Hawkair et Peace Air ont étendu leurs services à l'Ouest du pays. De nouveaux venus comme Roots Air et London Air ont annoncé leur intention d'inaugurer des services réguliers au début de 2001.

Le 3 avril 2000, Air Canada et Canadien International, de même que leurs filiales à part entière et leurs partenaires commerciaux, ont adopté un horaire intégré de routes non concurrentielles. Cet horaire refondu a contribué à éliminer les heures de départ dédoublées jusqu'ici, permettant ainsi à Air Canada et à Canadien International de redéployer leur flotte d'appareils afin de saisir les synergies d'exploitation et de mieux répondre à la demande du marché. C'est ainsi que le nombre de

sièges offerts l'été sur les vols intérieurs en vertu de l'horaire combiné a diminué d'environ 15 % par rapport à la même période en 1999. En termes de places offertes, la capacité des vols intérieurs d'Air Canada durant l'hiver 2000-2001 est restée inchangée par rapport à l'année précédente.

TABLEAU 13-9 : ENGAGEMENTS D'AIR CANADA EN MATIÈRE DE SERVICES INTÉRIEURS

Yukon (1 point)	Whitehorse	Ontario (suite)	North Bay
Territoires du Nord-Ouest (3 points)	Fort Smith		Ottawa
	Hay River		Sarnia
	Yellowknife		Sault Ste. Marie
Colombie-Britannique (16 points)	Castlegar		Sudbury
	Cranbrook		Thunder Bay
	Fort Nelson		Timmins
	Fort St. John		Toronto/City Centre
	Kamloops		Toronto/Pearson
	Kelowna		Windsor
	Penticton	**Québec (10 points)**	Bagotville
	Prince George		Baie-Comeau
	Prince Rupert		Gaspé
	Quesnel		Îles-de-la-Madeleine
	Sandspit		Mont-Joli
	Smithers		Montréal
	Terrace		Québec
	Vancouver		Rouyn-Noranda
	Victoria		Sept-Îles
	Williams Lake		Val-D'Or
Alberta (8 points)	Calgary	**Nouveau-Brunswick (5 points)**	Bathurst
	Edmonton		Fredericton
	Fort McMurray		Moncton
	Grande Prairie		Saint John
	High Level		St. Leonard
	Lethbridge	**Île-du-Prince Édouard (1 point)**	Charlottetown
	Peace River		
	Rainbow Lake		
Saskatchewan (2 points)	Régina	**Nouvelle-Écosse (3 points)**	Halifax
	Saskatoon		Yarmouth
Manitoba (2 points)	Thompson		Sydney
	Winnipeg	**Terre-Neuve (5 points)**	Deer Lake
Ontario (12 points)			Gander
	Kingston		Goose Bay
	London		St. John's
			Wabush

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

Aux termes de l'engagement que le transporteur a pris à l'égard du ministre des Transports, Air Canada a convenu de continuer à desservir toutes les localités qui l'étaient en décembre 1999 par Air Canada, Canadien International ou l'une quelconque de leurs filiales à cent pour cent. Avec la confirmation au mois d'août que les Lignes aériennes Canadien Régional continueraient de faire partie de la famille d'Air Canada, les villes desservies par cet exploitant régional sont elles aussi assujetties à cet engagement. Au total, 68 localités disséminées à travers le pays, dans toutes les provinces et les territoires, sont touchées par l'engagement, qui est exécutoire en vertu de la législation sur la restructuration de l'industrie du transport aérien, le projet de loi C-26. Le tableau 13-9 donne la liste des localités touchées. À la fin de l'année, Air Canada était en parfaite conformité avec les engagements pris en matière de services.

Plusieurs nouvelles routes intérieures ont été inaugurées en 2000. Dans le cadre de son nouvel horaire, Air Canada assure au total dix nouvelles dessertes. D'autres compagnies aériennes ne sont pas restées en reste. WestJet a continué d'ajouter des vols dans l'Ouest du Canada et a donné de l'expansion à ses activités dans l'Est en ajoutant progressivement Hamilton, Moncton et Ottawa à ses destinations avant l'été. En septembre, CanJet a progressivement inauguré des vols à destination de sept villes de l'Est du Canada (la desserte de Windsor a par la suite été suspendue). Canada 3000 et Royal Aviation ont elles aussi pris une sérieuse expansion. Ces deux compagnies et Air Transat desservent aujourd'hui une vingtaine de villes canadiennes et livrent à Air Canada une concurrence intérieure de plus en plus efficace. Le tableau 13-10 illustre les nouvelles routes inaugurées en 2000.

TABLEAU 13-10 : NOUVEAUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS INTÉRIEURS, DIRECTS ET SANS ESCALE, EN 2000

Route		*Fréquence*	*Compagnie aérienne*
Charlottetown	Montréal	1	Air Canada/Air Nova
Edmonton	Montréal	1	Air Canada
Halifax	St. John's	2	CanJet
Halifax	Montréal	2	CanJet
Halifax	Ottawa	3	CanJet
Halifax	Montréal	1	Royal Aviation
Halifax	Vancouver	1	Air Canada
Halifax	Québec	1	Air Canada/Air Nova
Halifax	Ottawa	1	Royal Aviation
Halifax	Stephenville	2	Air Canada/Air Nova
Hamilton	Winnipeg	3	WestJet
Hamilton	Thunder Bay	2	WestJet
Hamilton	Ottawa	3	WestJet
Hamilton	Moncton	1	WestJet
Kelowna	Toronto	1	Air Canada
Montréal	London	1	Air Canada/Air Ontario
Montréal	Ottawa	2	CanJet
Montréal	St. John's	1	Air Canada/Air Nova
Montréal	Toronto	2	CanJet
Montréal	Windsor	1	Air Canada/Air Ontario
Ottawa	Toronto	3	CanJet
Ottawa	Toronto	5	Royal Aviation
Ottawa	Windsor	3	Air Canada/Air Ontario
Terrace	Vancouver	2	Hawkair
Toronto	Winnipeg	2	CanJet
Toronto	Vancouver	1	Royal

Source : Official Airline Guide

La filiale d'Air Canada, Air Nova, de même que les autres transporteurs aériens régionaux et locaux qui desservent le Québec et le Canada atlantique, ont pris la décision de desservir les localités qui l'étaient par Inter-Canadien, avant que celle-ci ne mette un terme à ses activités en novembre 1999. Inter-Canadien n'a jamais repris ses vols et a déclaré faillite en mai 2000. C'est ainsi qu'Air Labrador a commencé à offrir des vols réguliers au mois de mai à destination de Charlo et de Chatham/Miramichi, deux villes du Nouveau-Brunswick qui n'étaient plus desservies depuis qu'Inter-Canadien avait cessé ses activités. Les localités en question bénéficiaient d'un vol quotidien à destination de Québec et de Moncton. Malheureusement, les volumes de trafic se

sont révélés décevants et, à la fin de l'année, Air Labrador a manifesté son intention de se retirer de ces marchés.

Au mois d'avril, Air Nova a augmenté le nombre de vols sur un certain nombre de routes au Québec, notamment un nouveau vol entre Québec et Baie-Comeau. À la fin de l'année cependant, la compagnie a annoncé qu'elle envisageait de suspendre cette liaison en raison d'une réponse décevante du marché. D'autres exploitants de vols locaux ont essayé de prendre de l'expansion durant l'année, mais en vain. Air Montréal a cessé ses opérations tandis que Régionnair a continué d'offrir ses envolées sous la protection de la *Loi sur les faillites*.

En revanche, les services aériens en Ontario ont pris de l'expansion. CanJet, Royal Aviation et WestJet ont inauguré de nouveaux vols ou multiplié leurs vols à Hamilton, Ottawa et Toronto. Comme cela a été le cas pour tout le réseau, Air Canada a modifié ses services aériens régionaux après avoir acquis Canadien International, et a supprimé de nombreux vols qui faisaient double emploi.

Dans les Prairies, les services aériens ont continué de prendre de l'expansion, essentiellement grâce à la multiplication des fréquences de WestJet. Les services réguliers exploités par Calm Air, une ancienne filiale régionale de Canadien International, ont été intégrés en octobre à l'horaire d'Air Canada. La restructuration a eu peu d'effets sur les services de Calm Air au Manitoba et dans le nord de l'Ontario étant donné qu'Air Canada n'avait pas une forte présence régionale sur ce marché avant 2000.

TABLEAU 13-12: RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA) NOMBRE DE MARCHÉS INTÉRIEURS DESSERVIS, Y COMPRIS LE TRAFIC D'AFFRÈTEMENT, EN DÉCEMBRE 2000

Nombre de marchés desservis par des vols sans escale

Aéroport	*Aéroports RNA*	*Aéroports hors RNA*	*Total*	*Nombre de compagnies aériennes*[1]
Calgary	13	9	22	4
Charlottetown	2	0	2	1
Edmonton	11	8	19	5
Fredericton	6	0	6	1
Gander	2	1	3	3
Halifax	11	6	17	4
Iqaluit	1	11	12	4
Kelowna	5	1	6	2
London	3	2	5	1
Moncton	5	1	6	3
Montréal/Dorval[2]	13	15	28	8
Ottawa	13	6	19	9
Prince George	3	3	6	2
Québec	4	9	13	2
Régina	6	1	7	3
Saint John	4	0	4	1
St. John's	4	4	8	6
Saskatoon	6	4	10	3
Thunder Bay	4	9	13	4
Toronto	20	7	27	5
Vancouver	13	20	33	9
Victoria	6	0	6	3
Whitehorse	1	2	3	3
Winnipeg	9	20	29	11
Yellowknife	1	18	19	7

1 Les compagnies régionales ne sont comptées comme compagnies aériennes que si elles ne partagent pas de codes avec un grand transporteur.
2 Il n'y a pas de services intérieurs à destination de Montréal/Mirabel.

Source : Official Airline Guide et horaires des compagnies aériennes

TABLEAU 13-11 : CONCURRENCE SUR LES LIAISONS INTÉRIEURES AU MOIS D'AOÛT, 2000

Rang	*Liaison*[1]	*Sièges quot. 2000*[2]	*Changement en % de 1999*	*Parts du marché (en %)*					
				Air Canada[3]	*WestJet*	*Royal*	*Canada 3000*	*Air Transat*	*Autres*
1	Montréal-Toronto	4 799	(4)	79	0	11	4	7	0
2	Toronto-Vancouver	4 365	(3)	83	0	5	5	7	0
3	Calgary-Vancouver	3 375	(16)	69	27	1	4	0	0
4	Calgary-Toronto	2 943	(7)	85	0	3	7	5	0
5	Ottawa-Toronto	2 782	(7)	93	0	7	0	0	0
6	Halifax-Toronto	2 373	9	76	0	9	10	5	0
7	Calgary-Edmonton	2 156	(8)	69	31	0	0	0	0
8	Toronto-Winnipeg	1 778	(4)	75	0	13	8	4	0
9	Vancouver-Victoria	1 618	3	87	0	0	0	0	13
10	Edmonton-Vancouver	1 588	3	61	31	2	6	0	0
11	Edmonton-Toronto	1 356	(15)	87	0	5	5	3	0
12	Calgary-Winnipeg	910	(13)	47	53	0	0	0	0
13	Kelowna-Vancouver	849	(5)	46	54	0	0	0	0
14	Halifax-Montréal	774	13	80	0	20	0	0	0
15	Vancouver-Winnipeg	745	8	70	0	5	16	9	0
16	Montréal-Vancouver	705	19	87	0	0	5	8	0
17	St. John's-Toronto	673	64	78	0	3	11	9	0
18	Prince George-Vancouver	649	(20)	64	36	0	0	0	0
19	Calgary-Régina	619	(5)	60	40	0	0	0	0
20	Calgary-Kelowna	608	(2)	50	50	0	0	0	0
21	Halifax-St. John's	607	(27)	92	0	0	8	0	0
22	Thunder Bay-Toronto	606	(6)	100	0	0	0	0	0
23	Ottawa-Vancouver	601	(7)	94	0	0	6	0	0
24	Calgary-Saskatoon	599	(5)	54	46	0	0	0	0
25	Montréal-Québec	571	(28)	92	0	0	0	0	8

1 Les 25 principaux marchés sont classés d'après le nombre de sièges offerts quotidiennement.
2 Le nombre de sièges offerts quotidiennement équivaut au nombre moyen de sièges offerts à bord des vols sans escale dans chaque sens.
3 Les données fournies par Air Canada et Canadien Int. comprennent le nombre de sièges exploités par les partenaires régionaux en partage de codes.

Source : Official Airline Guide et horaires des compagnies aériennes

Les services régionaux assurés en Colombie-Britannique ont diminué en raison du nouvel horaire d'Air Canada, mais ces baisses ont été partiellement neutralisées par l'expansion des services de WestJet. Au cours de l'année, Hawkair (Terrace–Vancouver) et Peace Air (Prince George, Fort Nelson et Fort St. John) ont ajouté de nouvelles liaisons régionales faisant directement concurrence à Air Canada.

Air NorTerra, qui opère sous le nom Canadian North, a cessé de voler sous le code de Canadien International au mois d'octobre et a commencé à offrir des vols sous son propre code. Air Canada a maintenu sa présence dans l'Ouest de l'Arctique en procédant à un partage de codes avec NWT Air, filiale de First Air. First Air continue d'exploiter des vols sous son propre code dans l'Est de l'Arctique. En général, les vols à destination, en provenance et dans les limites du Nord du Canada n'ont pas été touchés par la restructuration de l'industrie du transport aérien en 2000.

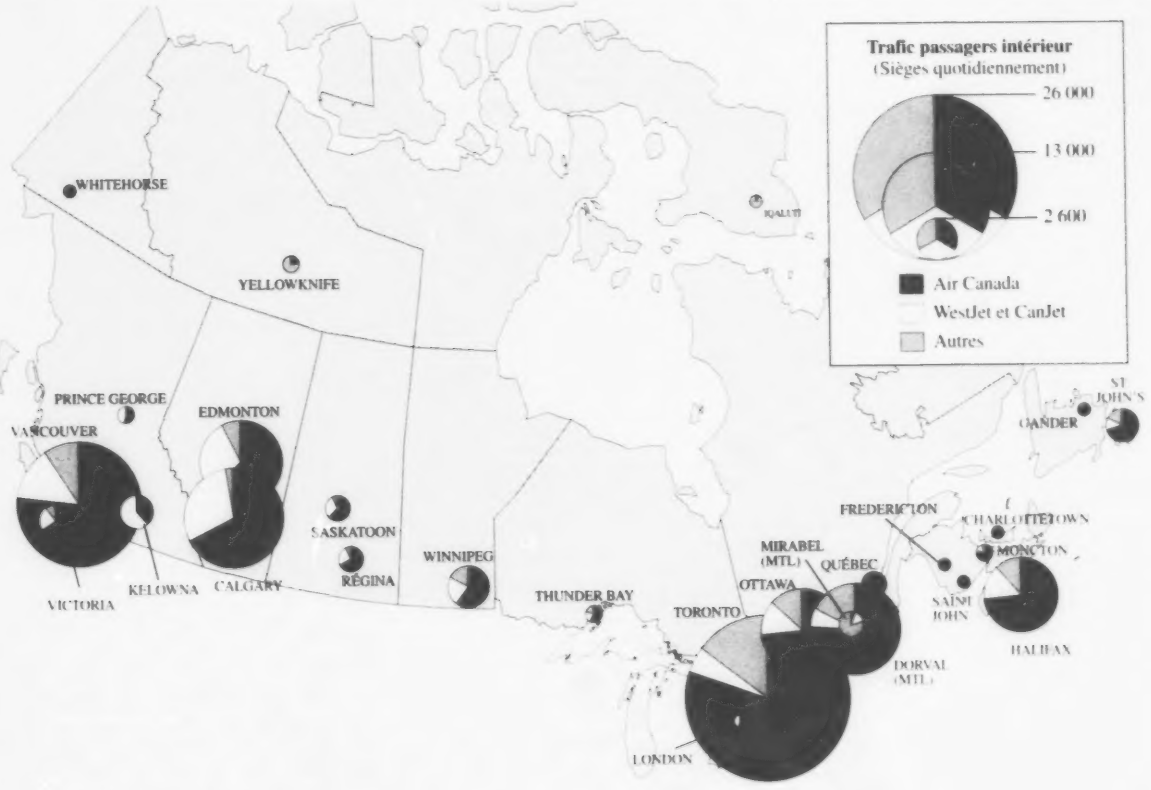
Le tableau 13-11 résume le niveau de concurrence en termes de sièges offerts. Ce tableau confirme la domination du marché intérieur par la famille d'Air Canada, qui a exploité 77 % du nombre de places disponibles sur chacune des 25 principales liaisons intérieures.

Le tableau 13-12 illustre le nombre de vols sans escale à destination des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Le nombre de liaisons dépend du volume de trafic généré et du rôle joué par l'aéroport comme point de desserte des localités éloignées (comme Yellowknife, Winnipeg, Edmonton). Le tableau 13-13 résume la croissance des services aériens intérieurs depuis dix ans. Les premières statistiques fournies par les aéroports laissent entrevoir une légère baisse de moins de 1 % en 2000. La figure 13-9 résume la répartition régionale du trafic passagers.

SERVICES ET TRAFIC TRANSFRONTALIERS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Le marché transfrontalier a poursuivi sa croissance en 1999, atteignant presque le cap des 20 millions de passagers. Les statistiques préliminaires des aéroports laissent entrevoir que ce jalon sera atteint en 2000, avec une hausse prévue de 6 %. Le tableau 13-14 révèle que 22 nouvelles routes transfrontalières ont été inaugurées en 2000.

FIGURE 13-8 : PART DE MARCHÉ INTÉRIEUR DES AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), DÉCEMBRE 2000



Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

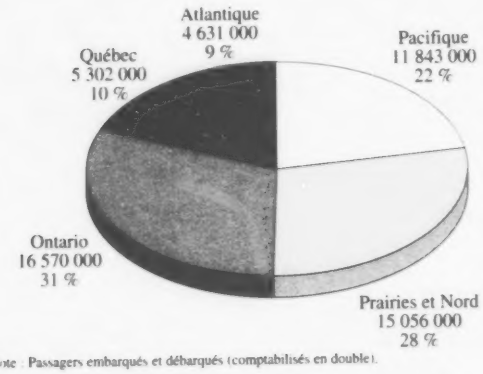
TABLEAU 13-13 : TRAFIC PASSAGERS INTÉRIEUR, 1988 – 1999

Année	*Milliers*	*Variation %*
1988	23 338	–
1989	22 784	(2,4)
1990	22 784	0,0
1991	20 463	(10,2)
1992	20 500	0,2
1993	19 676	(4,0)
1994	19 902	1,1
1995	20 889	5,0
1996	23 371	11,9
1997	25 241	8,0
1998	25 972	2,9
1999	26 701	2,8

Note : Le trafic passagers est basé sur le nombre de passagers embarqués et débarqués, mais il a été divisé par deux pour éviter une double comptabilisation des passagers.

Source : Statistique Canada

FIGURE 13-9 : TRAFIC PASSAGERS INTÉRIEUR PAR RÉGION, 1999



Note : Passagers embarqués et débarqués (comptabilisés en double).

Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6.

TABLEAU 13-14 : NOUVEAUX SERVICES RÉGULIERS TRANSFRONTALIERS DIRECTS ET SANS ESCALE EN 2000

	Route	*Compagnie aérienne*
Edmonton	Los Angeles	Air Canada/Canadien International
Montréal	Boston	American Airlines/American Eagle
Montréal	Denver	Air Canada
Montréal	Philadelphie	Air Canada
Toronto	Akron	Air Canada/Air Georgian
Toronto	Albany	Air Canada/Air Georgian
Toronto	Austin	Air Canada
Toronto	Boston	American Airlines/American Eagle
Toronto	Dayton	Air Canada/Air Georgian
Toronto	Denver	United Airlines
Toronto	Détroit	Air Canada/Canadien Régional
Toronto	Fort Wayne	Air Canada/Air Georgian
Toronto	Grand Rapids	Air Canada/Air Georgian
Toronto	Los Angeles	American Airlines
Toronto	Louisville	Air Canada/Air Georgian
Toronto	Manchester	Air Canada/Air Georgian
Toronto	New York/Kennedy	Delta Air Lines/Atlantic Southeast
Toronto	Phoenix	America West
Vancouver	Denver	Air Canada
Vancouver	New York/Kennedy	Air Canada
Vancouver	Spokane	Air Canada/Central Mountain Air
Vancouver	Washington/Dulles	Air Canada

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

Le tableau 13-15 résume la croissance du trafic passagers transfrontalier entre 1991 et 1999. Au cours des quatre ans qui se sont écoulés entre la signature de l'accord « Ciels ouverts » en février 1995 et 1999, les exploitants canadiens se sont taillés une part égale du marché transfrontalier. Pendant la même période cependant, les transporteurs américains ont transporté 26 % de passagers de plus. Ces données confirment que, même si la taille globale du marché s'est accrue, cela ne s'est pas fait aux dépens des transporteurs aériens d'un pays par rapport à l'autre.

Le tableau 13-16 résume le nombre d'aéroports américains desservis à partir de chacun des aéroports du RNA. Il importe de signaler que ce tableau comprend les vols assurés par les compagnies d'affrètement du

TABLEAU 13-15 : PASSAGERS AÉRIENS CANADA–ÉTATS-UNIS : SERVICES RÉGULIERS, RÉGIONAUX ET AFFRÉTÉS, 1991 – 1999

	Transporteurs canadiens		Transporteurs américains		Tous les transporteurs confondus	
Période	*Passagers (milliers)*	*Part du marché (%)*	*Passagers (milliers)*	*Part du marché (%)*	*Passagers (milliers)*	*Variation annuelle (%)*
1991	5 182	42,3	7 057	57,7	12 239	--
1992	5 619	42,2	7 688	57,8	13 307	3,6
1993	5 634	40,9	8 146	59,1	13 780	3,6
1994	5 908	43,3	7 735	56,7	13 643	(1,0)
1995	6 482	43,7	8 367	56,3	14 849	8,8
1996	7 850	45,7	9 317	54,3	17 167	15,6
1997	8 883	49,5	9 069	50,5	17 952	4,6
1998	9 490	50,6	9 266	49,4	18 756	4,5
1999	9 903	50,4	9 759	49,6	19 662	4,8

Note : À l'exclusion des passagers transportés par des transporteurs autres que canadiens et américains.

Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6; Transports Canada

TABLEAU 13-16 : RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), NOMBRE D'AÉROPORTS AMÉRICAINS DESSERVIS (SERVICES RÉGULIERS SANS ESCALE SEULEMENT) AU 31 DÉCEMBRE 2000

	Nombre d'aéroports américains	*Nombre de compagnies aériennes*	
Aéroport		*Canada*	*É.-U.*
Calgary	14	3	6
Edmonton	9	3	2
Halifax	3	1	2
Kelowna	1	0	1
London	1	0	1
Montréal/Dorval	24	1	5
Montréal/Mirabel	2	3	0
Ottawa	10	1	5
Québec	3	1	2
Régina	1	0	1
Saskatoon	1	0	1
Thunder Bay	1	0	1
Toronto	57	4	9
Vancouver	23	5	8
Victoria	3	1	1
Whitehorse	1	1	0
Winnipeg	5	2	1

Note :
N'inclut que les aéroports du RNA qui accueillent des services transfrontaliers réguliers.
Les compagnies régionales ne sont comptées comme compagnies que si elles ne partagent pas de codes avec un grand transporteur.
Comprend les services saisonniers.

Source : Official Airline Guide et horaires des compagnies aériennes

Canada. L'annexe 13-3 donne la liste des services transfrontaliers qui étaient exploités à la fin de 2000.

SERVICES ET TRAFIC INTERNATIONAUX

En vertu du cadre modifié régissant les services aériens internationaux du Canada, annoncé le 21 décembre 1999, le ministre des Transports a effectué les désignations suivantes :

Date d'entrée en vigueur	*Exploitant désigné*	*Marchés desservis*
16 février 2000	Air Transat	R.-U. et Allemagne
16 février 2000	Canada 3000	R.-U. et Allemagne
16 février 2000	Air Canada	Mexique
27 avril 2000	Canada 3000	France
27 avril 2000	Royal Aviation	R.-U. et France
17 octobre 2000	Canada 3000	Inde

Dans le cas du Royaume-Uni et de la France, à la fois Canada 3000 et Royal Aviation avaient demandé leur désignation, et le gouvernement a acquiescé à leurs demandes car les services aériens du Canada à destination de ces marchés dépassaient le seuil de 300 000 passagers et les droits bilatéraux étaient disponibles. Canada 3000 est désormais autorisé à assurer une liaison aérienne entre Paris et Moncton et entre Montréal et Toronto. Royal Aviation peut désormais offrir des vols saisonniers entre le Canada (Calgary, Edmonton, Montréal, Toronto et Winnipeg) et le Royaume-Uni (Birmingham, Bristol, Glasgow, Londres et Manchester) et des vols saisonniers entre Paris et Montréal et Toronto. Canada 3000 entend lancer un service entre le Canada et l'Inde en 2001.

Jusqu'à son intégration par Air Canada, Canadien International a continué d'assurer une liaison régulière quotidienne entre Vancouver et Hong Kong sous ses propres couleurs. La desserte de la Thaïlande a néanmoins été suspendue le 25 janvier 2000. Tous les vols internationaux de Canadien International ont été entièrement intégrés dans l'horaire d'Air Canada au mois d'octobre.

En décembre 1999, Air Canada et Canadien International ont convenu d'un transfert de pouvoirs autorisant le rétablissement d'une liaison quotidienne sans escale entre Toronto et Tokyo. Air Canada avait alors fait part de son intention de se prévaloir d'autorisations en veilleuse sur plusieurs autres routes internationales. Tous les changements prévus par Air Canada sont subordonnés à la négociation fructueuse des droits de route nécessaires avec d'autres pays.

Air Canada a lancé de nombreux nouveaux vols en 2000, notamment des vols entre Toronto et Narita, Hong Kong, Munich et Amsterdam; Vancouver et Shanghai; et Calgary et Honolulu (seulement l'hiver). De plus, sa liaison Vancouver–Honolulu a été prolongée jusqu'à Sydney. Air Canada s'est prévalue de la désignation qu'elle a reçue en février pour lancer un vol direct entre Toronto et Mexico avec ses propres appareils.

En 2000, le Canada et l'Islande ont signé un protocole d'entente autorisant Icelandair à assurer quatre vols par semaine au lieu de trois entre l'Islande et Halifax. L'accord a été signé trop tard durant l'année et Icelandair n'a pas pu augmenter le nombre de ses vols en 2000.

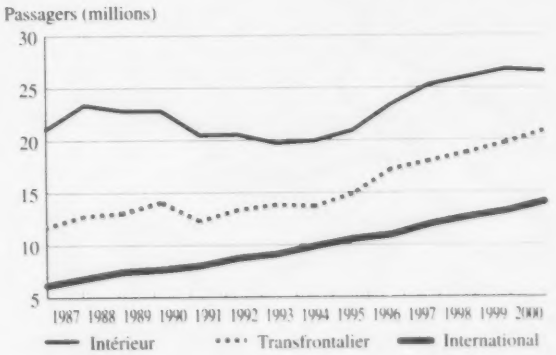
Le nombre de voyageurs internationaux a augmenté de 4 % en 1999, la majeure partie de cet essor intéressant l'Atlantique et les marchés du Sud. On s'attendait à une croissance modérée en 2000 et les statistiques préliminaires des aéroports révèlent une augmentation de 7 % du trafic des passagers internationaux. Le tableau 13-17 fournit d'autres précisions sur le trafic des passagers internationaux. En outre, la figure 13-10 compare l'évolution du trafic aérien passagers par secteur depuis 1987 tandis que la figure 13-11 illustre la répartition du trafic par secteur pour les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA).

TABLEAU 13-17 : CANADA – PASSAGERS AÉRIENS INTERNATIONAUX, SERVICES RÉGULIERS, RÉGIONAUX ET AFFRÉTÉS, 1991 – 1999

Période	*Atlantique*	*Pacifique*	*Sud*	*Total*
	Passagers (millions)			
1991	4,776	1,000	2,222	7,998
1992	5,221	1,140	2,353	8,714
1993	5,345	1,288	2,444	9,077
1994	5,802	1,478	2,560	9,840
1995	6,147	1,760	2,614	10,521
1996	6,413	1,920	2,574	10,907
1997	6,699	2,304	2,905	11,908
1998	7,112	2,312	3,159	12,582
1999	7,390	2,418	3,330	13,138
	Variation en %			
1991-1992	9,3	14,0	5,9	9,0
1992-1993	2,4	13,0	3,9	4,2
1993-1994	8,6	14,8	3,9	8,2
1994-1995	6,0	19,1	3,0	7,2
1995-1996	4,3	9,1	(1,5)	3,7
1996-1997	4,5	20,0	12,9	9,2
1997-1998	6,2	0,3	8,7	5,7
1998-1999	3,9	4,6	5,4	4,4

Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6; Transports Canada

FIGURE 13-10 : PASSAGERS AÉRIENS PAR SECTEUR, 1987 – 2000



Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6

Le tableau 13-18 indique le nombre de destinations internationales desservies par des compagnies aériennes régulières à partir des aéroports du Réseau national d'aéroports. Le gros des vols internationaux est concentré dans les trois plus grandes villes du Canada, soit Montréal, Toronto et Vancouver.

L'annexe 13-2 donne la liste des liaisons aériennes internationales à destination et en provenance du Canada à la fin de l'an 2000. Cette liste fait état des marchés étrangers desservis par des compagnies aériennes canadiennes ainsi que des marchés canadiens desservis par des compagnies étrangères. Cette annexe donne également une liste partielle des marchés étrangers desservis par les compagnies d'affrètement. Quarante-trois pays et territoires sont desservis par des vols réguliers sans changement d'appareil en provenance du Canada. Les compagnies aériennes du Canada desservent 28 de ces pays.

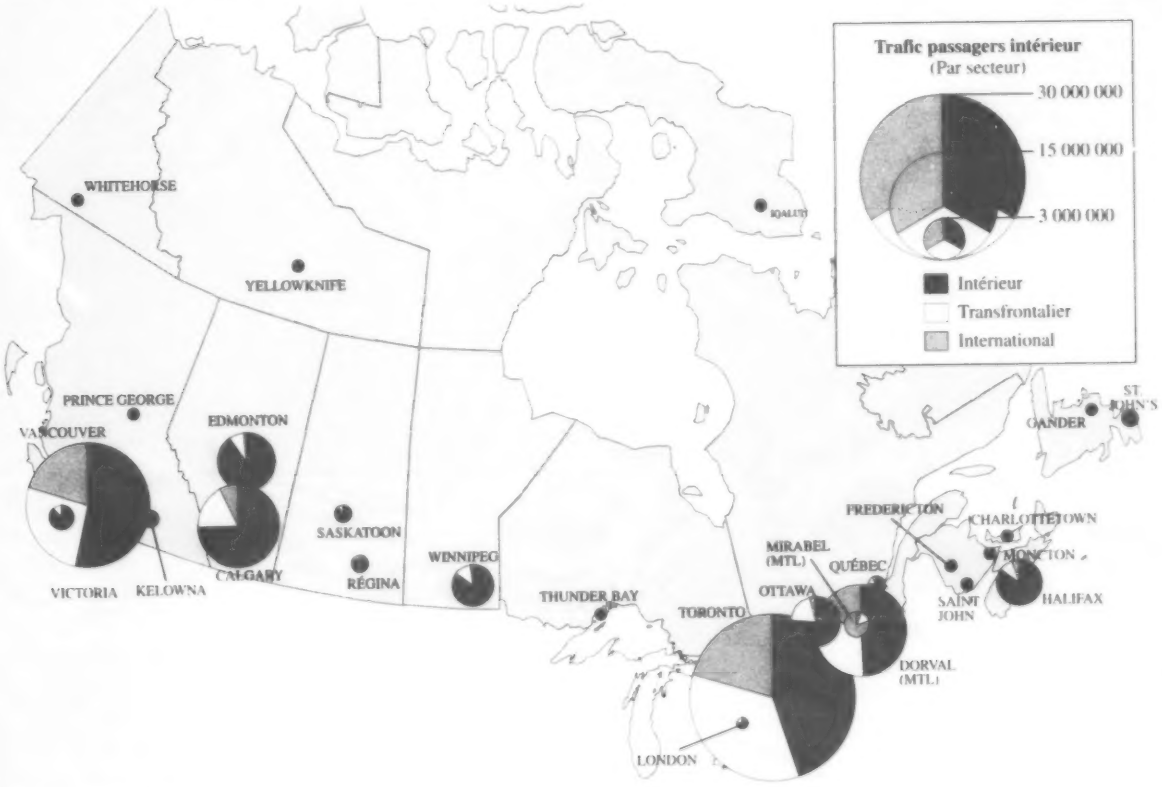
TABLEAU 13-18 : RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), NOMBRE D'AÉROPORTS INTERNATIONAUX DESSERVIS (SERVICES RÉGULIERS DIRECTS SEULEMENT) AU 31 DÉCEMBRE 2000

Aéroport	*Nombre de destinations internationales*	*Nombre de compagnies aériennes Canadiennes*	*Étrangères*
Calgary	5	3	-
Edmonton	3	2	-
Halifax	7	3	2
Iqaluit	2	1	1
Montréal/Dorval	27	1	15
Montréal/Mirabel	7	3	1
Ottawa	2	2	-
Québec	1	1	-
St. John's	2	1	1
Toronto	54	4	22
Vancouver	19	3	12
Whitehorse	1	1	1
Winnipeg	1	1	-

Note : Uniquement les aéroports du RNA qui accueillent des services internationaux réguliers.
Comprend les services saisonniers.
Comprend les services réguliers vers le Royaume-Uni qui étaient exploités comme services d'affrètement en 1999.

Source : Official Airline Guide et indicateurs des compagnies aériennes

FIGURE 13-11 : PASSAGERS EMBARQUÉS/DÉBARQUÉS AUX AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), PAR SECTEUR, 1999



Source : Transports Canada, Politique de transport aérien

AUTRES INITIATIVES INTERNATIONALES

Lors d'une conférence diplomatique qui a eu lieu à Montréal en mai 1999, les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont signé la *Convention de Montréal*. Ce nouveau régime légal, qui remplace celui établi par la *Convention de Varsovie* en 1929, traite de la responsabilité des transporteurs aériens en cas de décès ou de blessure d'un passager, de perte de bagages ou de fret, ou de retard dans les vols internationaux. Une fois qu'elle aura été ratifiée par au moins 30 des 185 États membres de l'OACI, la *Convention de Montréal* autorisera les victimes à réclamer des dommages et intérêts, peu importe que le transporteur soit responsable ou non. Elle permettra également de réclamer des dommages et intérêts au titre du décès ou de la blessure d'un passager dans le pays où vivait la victime. Les compagnies aériennes seront tenues de fournir une aide financière immédiate aux parents de la victime, le montant de cette aide devant être déduit ultérieurement du règlement final.

Même si le processus de ratification a débuté en 2000, à la fin de l'année, la Convention n'avait toujours pas été ratifiée par au moins 30 États membres de l'OACI. On s'attend à ce qu'elle soit ratifiée au début de 2001. En 2000, le Canada n'avait pas encore ratifié la nouvelle Convention, le tout requérant l'adoption d'amendements à la *Loi sur le transport aérien*, qui devraient être soumis en 2001.

ANNEXE 13-1

CADRE MODIFIÉ VISANT LA POLITIQUE INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN DU CANADA AU 21 DÉCEMBRE 1999

Le 21 décembre 1999, le ministre des Transports a annoncé un nouveau cadre concurrentiel pour les services aériens internationaux et les relations bilatérales du Canada. Ce cadre remanié est l'une des conséquences de l'approbation par le gouvernement à cette date du plan d'Air Canada de se porter acquéreur des Lignes aériennes Canadien International. Voici les principaux éléments de ce cadre remanié :

- Tous les importants marchés internationaux actuels et futurs (c.-à-d. qui dépassent 300 000 passagers voyageant à bord de vols réguliers chaque année, soit actuellement le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne, le Japon, Hong Kong, Taïwan et le Mexique) pourront être attribués à n'importe quelle compagnie aérienne canadienne qui souhaite exploiter un service international régulier sous réserve de l'obtention des droits nécessaires (notamment des droits de désignation et de capacité) disponibles ou accessibles en vertu des accords bilatéraux.
- La politique canadienne sur les vols d'affrètement internationaux sera soumise à un examen et à une libéralisation à compter du début de 2000.
- Un examen de la politique sur le transport aérien international débutera dans l'année qui suivra l'acquisition des actions de Canadien International, et la mise en œuvre des changements interviendra à la saison d'hiver 2001-2002 de l'Association du transport aérien international (IATA). L'intention est de libéraliser la politique sur le transport aérien international.
- Toutes les désignations et les affectations attribuées à Air Canada et aux Lignes aériennes Canadien International par le gouvernement du Canada, de même que tous les droits de route, de capacité et autres droits connexes, persisteront après la prise de contrôle par Air Canada des actions de Canadien International. À partir de la date du rachat de ces actions au début de la saison d'hiver 2001-2002 de l'IATA, la disposition sur l'invalidation des droits inutilisés de la politique en vigueur ne s'appliquera plus pour donner le temps aux deux compagnies aériennes de réorganiser leurs vols internationaux. Toutefois, les destinations suivantes, qui sont actuellement contestables, le demeureront : la Bulgarie, la République dominicaine, l'Inde (via l'Atlantique), l'Indonésie, la Côte d'Ivoire, la Malaysie, le Pakistan, le Pérou, les Philippines, St. Kitts et Nevis, et Sainte-Lucie.
- Pour ce qui est des marchés non attribués, le gouvernement fédéral procédera, si on lui en fait la demande, au choix d'un transporteur conformément aux pratiques en vigueur.
- Le processus de négociation en cours des accords bilatéraux se poursuivra. Le gouvernement fédéral sollicitera la double désignation et des droits de partage de codes pour Air Canada et Canadien International sur tous les marchés où ces deux transporteurs sont des transporteurs désignés ou affectés, ainsi que des droits supplémentaires pour répondre aux besoins de tous les intervenants et transporteurs canadiens.
- Tous les créneaux aux aéroports LaGuardia de New York et O'Hare de Chicago obtenus par le gouvernement du Canada lors des négociations de l'accord aérien en 1995 avec les États-Unis et attribués à Air Canada et aux Lignes aériennes Canadien International par le ministre des Transports le 10 mars 1995 resteront acquis aux deux transporteurs, ou à Air Canada si Canadien international est intégré à cent pour cent dans Air Canada, après la prise de contrôle des actions de Canadien International et sous réserve des conditions et modalités énoncées dans la lettre du ministre du 10 mars 1995.

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

ANNEXE 13-2

SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX AU 31 DÉCEMBRE 2000 (SERVICES TRANSFRONTALIERS CANADA – É.-U. NON COMPRIS)

Secteur	*Points à l'étranger desservis par Air Canada*	*Points au Canada desservis par des transporteurs aériens étrangers*	*Principaux services aériens d'affrètement*
Atlantique	Amsterdam Copenhagen Frankfurt Glasgow Londres/Heathrow Manchester Milan Munich Paris Rome Tel Aviv Zurich	Aeroflot: Montréal, Toronto Air France: Montréal, Toronto British Airways: Montréal, Toronto, Vancouver Czech Airlines: Montréal El Al Israel Airlines: Toronto Icelandair: Halifax KLM: Montréal, Toronto, Vancouver Lufthansa: Toronto, Vancouver Malev: Toronto Olympic: Montréal, Toronto Pakistan International: Toronto Royal Air Maroc: Montréal Sabena: Montréal Swissair: Montréal Tarom Romania: Montréal	Amsterdam Frankfurt Glasgow Lisbonne Londres Manchester Paris Warsaw
Pacifique	Beijing Hong Kong Nagoya Osaka Séoul Shanghai Sydney Taipei Tokyo	Air China: Vancouver Air Pacific: Vancouver Cathay Pacific: Toronto, Vancouver China Airlines: Vancouver Eva Airways: Vancouver Japan Airlines: Vancouver Korean Air: Vancouver Qantas: Vancouver Singapore Airlines: Vancouver	
Sud	Antigua Barbade Bermudes Buenos Aires Havana Kingston Mexico Montego Bay Nassau Pointe-à-Pitre Port-au-Prince Port of Spain Sao Paulo Sainte-Lucie	BWIA: Toronto Cubana: Montréal, Toronto Japan Airlines: Vancouver Lacsa: Montréal, Toronto Mexicana: Montréal, Toronto Tropical: Toronto	Acapulco Aruba Cancun Ciego de Avila Holguin Mazatlan Manzanillo Montego Bay Nassau Punta Cana Puerto Plata Puerto Vallarta St. Maarten Santo Domingo Varadero
Autres	Air Transat: Glasgow, Londres, Manchester, Paris, St. Maarten Canada 3000: Glasgow, Londres, Manchester First Air: Kangerlussuaq	Air St-Pierre: Halifax, Montréal, St. John's, Sydney	

1 Points avec plus de 50 000 passagers en 1999.

Source : Official Airline Guide et Transports Canada, Politique du transport aérien.

ANNEXE 13-3

SITUATION DES SERVICES AÉRIENS TRANSFRONTALIERS AU 31 DÉCEMBRE 2000

Aéroport	*Destination*	*Compagnie aérienne*
Calgary	Chicago	Air Canada, American Airlines
	Dallas/Fort Worth	American Airlines
	Denver	United Airlines
	Honolulu	Air Canada (Canadien International), Air Transat, Canada 3000
	Houston	Air Canada (Canadien International), Continental
	Kahului	Canada 3000
	Las Vegas	Canada 3000
	Los Angeles	Air Canada, Canada 3000
	Minneapolis/St. Paul	Northwest Airlines
	Phoenix	Canada 3000
	Salt Lake City	Delta (Skywest Airlines)
	San Francisco	Air Canada (Canadien International), United Airlines
	Seattle	Alaska Airlines (Horizon Air)
	Spokane	Air Canada (Central Mountain Air)
Dawson City	Fairbanks	Air North
Edmonton	Chicago	Air Canada (Canadien International)
	Denver	Air Canada (Air BC)
	Honolulu	Air Transat, Canada 3000
	Kahului	Canada 3000
	Las Vegas	Canada 3000
	Los Angeles	Air Canada (Canadien International), Canada 3000
	Minneapolis/St. Paul	Northwest Airlines
	Phoenix	Canada 3000
	Seattle	Alaska Airlines (Horizon Air)
Halifax	Boston	Air Canada (Air Nova), American Airlines (American Eagle)
	New York/Newark	Air Canada, Continental (Continental Express)
	Washington/Dulles	Air Canada
Hamilton	Pittsburgh	US Airways (Chautauqua Airlines)
Kelowna	Seattle	Alaska Airlines (Horizon Air)
London	Détroit	Northwest Airlines (Mesaba Airlines)
Montréal/Dorval	Atlanta	Delta
	Boston	Air Canada, American Airlines (American Eagle), Delta (Comair)
	Chicago	Air Canada (Canadien International), American Airlines
	Cincinnati	Delta (Comair)
	Cleveland	Continental (Continental Express)
	Dallas/Fort Worth	American Airlines
	Denver	Air Canada
	Détroit	Northwest Airlines
	Fort Lauderdale	Air Canada
	Hartford	Air Canada (Air Nova)
	Los Angeles	Air Canada
	Miami	Air Canada, American Airlines
	Minneapolis/St. Paul	Northwest Airlines
	New York/Kennedy	American Airlines (American Eagle)
	New York/LaGuardia	Air Canada, Delta (Comair)
	New York/Newark	Air Canada, Continental
	Orlando	Air Canada (Canadien International)
	Philadelphie	Air Canada, US Airways
	Pittsburgh	US Airways
	Portland, Maine	Air Canada (Air Nova)
	San Francisco	Air Canada
	Tampa/St. Petersburg	Air Canada
	Washington/Dulles	Air Canada
	Washington/Reagan	Air Canada
Montréal/Mirabel	Fort Lauderdale	Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation
	Orlando	Air Transat, Royal Aviation

(à suivre)

ANNEXE 13-3 (suite)

SITUATION DES SERVICES AÉRIENS TRANSFRONTALIERS AU 31 DÉCEMBRE 2000

Aéroport	*Destination*	*Compagnie aérienne*
Ottawa	Boston	Air Canada, American Airlines (American Eagle)
	Chicago	Air Canada, American Airlines
	Détroit	Northwest Airlines (Mesaba Airlines)
	New York/LaGuardia	Air Canada
	New York/Newark	Air Canada (Canadien Régional), Continental (Continental Express)
	Philadelphie	US Airways (Mesa Airlines)
	Pittsburgh	US Airways (PSA Airlines)
	Raleigh/Durham	Air Canada (Canadien Régional)
	Washington/Dulles	Air Canada
	Washington/Reagan	Air Canada
Prince Rupert	Ketchikan	Promech Air
Québec	Boston	American Airlines (American Eagle)
	Fort Lauderdale	Air Transat
	New York/Newark	Continental (Continental Express)
Régina	Minneapolis/St. Paul	Northwest Airlines
Saskatoon	Minneapolis/St. Paul	Northwest Airlines
Thunder Bay	Minneapolis/St. Paul	Northwest Airlines (Mesaba Airlines)
Toronto	Akron/Canton	Air Canada (Air Georgian)
	Albany	Air Canada (Air Georgian)
	Allentown	Air Canada (Air Ontario)
	Atlanta	Air Canada, Delta
	Baltimore	Air Canada (Air Ontario), US Airways (Piedmont Airlines)
	Boston	Air Canada, American Airlines (American Eagle)
	Charlotte	Air Canada (Canadien Régional), US Airways
	Chicago	Air Canada, American Airlines, United Airlines
	Cincinnati	Delta (Comair)
	Cleveland	Air Canada, Continental (Continental Express)
	Columbus	Air Canada (Air Ontario)
	Dallas/Fort Worth	Air Canada (Canadien International), American Airlines
	Dayton	Air Canada (Air Georgian)
	Denver	Air Canada, United Airlines
	Détroit	Air Canada (Canadien Régional), Northwest Airlines
	Fort Lauderdale	Air Canada, Air Transat, Canada 3000, Royal Airlines
	Fort Myers	Air Canada, Air Transat, Canada 3000
	Fort Wayne	Air Canada (Air Georgian)
	Grand Rapids	Air Canada (Air Georgian)
	Gulfport/Biloxi	Canada 3000
	Harrisburg	Air Canada (Air Ontario)
	Hartford	Air Canada (Air Ontario)
	Honolulu	Air Canada (Canadien International)
	Houston	Air Canada (Canadien International), Continental
	Indianapolis	US Airways (Chautauqua Airlines)
	Kansas City	Air Canada
	Las Vegas	Air Canada
	Los Angeles	Air Canada, American Airlines, Canada 3000
	Louisville	Air Canada (Air Georgian)
	Manchester	Air Canada (Air Georgian)
	Miami	Air Canada, American Airlines
	Milwaukee	Air Canada, Midwest Express Airlines (Skyway Airlines)
	Minneapolis/St. Paul	Air Canada (Canadien Régional), Northwest Airlines
	Nashville	Air Canada
	New Orleans	Air Canada (Canadien International)
	New York/Kennedy	Delta (Atlantic Southeast Airlines)
	New York/LaGuardia	Air Canada, American Airlines
	New York/Newark	Air Canada, Canada 3000, Continental
	Orlando	Air Canada, Air Transat, Canada 3000

(à suivre)

ANNEXE 13-3 (suite)

SITUATION DES SERVICES AÉRIENS TRANSFRONTALIERS AU 31 DÉCEMBRE 2000

Aéroport	*Destination*	*Compagnie aérienne*
Toronto (suite)	Phoenix	Air Canada, America West Airlines
	Philadelphie	Air Canada, US Airways
	Pittsburgh	Air Canada, US Airways
	Providence	Air Canada (Air Ontario)
	Raleigh/Durham	Air Canada (Canadien Régional)
	Richmond	Air Canada (Air Ontario)
	Rochester	Air Canada (Air Georgian)
	San Diego	Air Canada
	San Francisco	Air Canada, United Airlines
	San Jose	Air Canada
	Seattle	Air Canada
	St. Louis	Air Canada, Trans World Airlines (Chautauqua Airlines)
	St. Petersburg	Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation
	Syracuse	Air Canada (Air Georgian)
	Tampa	Air Canada
	Washington/Dulles	Air Canada
	Washington/Reagan	Air Canada, US Airways (Mesa Airlines)
	West Palm Beach	Air Canada, Air Transat
Vancouver	Boston	Air Canada
	Chicago	Air Canada (Canadien International), United Airlines
	Dallas/Fort Worth	Air Canada (Canadien International), American Airlines
	Denver	Air Canada, United Airlines
	Honolulu	Air Canada (Canadien International), Air Transat, Canada 3000
	Houston	Continental
	Kahului	Air Canada, Air Transat, Canada 3000
	Kona	Canada 3000, Royal Aviation
	Las Vegas	Alaska Airlines, Canada 3000
	Lihue	Royal Aviation
	Los Angeles	Air Canada, Alaska Airlines, Canada 3000, United Airlines
	Minneapolis/St. Paul	Northwest Airlines
	New York/Kennedy	Air Canada
	Palm Springs	Alaska Airlines
	Phoenix	Alaska Airlines, America West Airlines
	Portland, Oregon	Air Canada (Air BC), Alaska Airlines (Horizon Air), Delta (Skywest Airlines)
	Salt Lake City	Delta (Skywest Airlines)
	San Francisco	Air Canada (Canadien International), Alaska Airlines, United Airlines
	Seattle	Air Canada (Air BC), Alaska Airlines (Horizon Air), United Airlines (Skywest Airlines)
	Seattle/Boeing Field	North Vancouver Air
	Spokane	Air Canada (Central Mountain Air)
	St. Louis	Trans World Airlines
	Washington/Dulles	Air Canada
Victoria International	Honolulu	Canada 3000
	Las Vegas	Canada 3000
	Seattle	Alaska Airlines (Horizon Air)
Victoria Harbour	Seattle/Boeing Field	Helijet Airways
	Seattle/Lake Union	Kenmore Air
Whitehorse	Juneau	Air North
Winnipeg	Chicago	Air Canada
	Denver	Air Canada (Air BC)
	Las Vegas	Canada 3000
	Minneapolis/St. Paul	Northwest Airlines
	Orlando	Canada 3000

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DU SECTEUR DES TRANSPORTS

14

La baisse des prix dans les transports a alimenté la croissance de l'économie. Pendant que la demande dans le secteur des transports croissait, les hausses des prix du carburant en 2000 devenaient une préoccupation importante.

Ce chapitre analyse la tenue de la productivité des différents modes de transport au Canada et évalue à partir de la mesure des coûts par unité de production, la façon dont les gains de productivité ont neutralisé les augmentations de prix des facteurs dans les entreprises de transport. Il analyse également les résultats de chaque segment de l'industrie des transports, en utilisant les données les plus récentes disponibles. Il étudie aussi l'effet de la hausse des prix du carburant sur chaque segment de ce secteur. À la fin du chapitre, on trouvera une série de tableaux qui illustrent les indicateurs des prix et de la production, les économies de coûts réalisées par les usagers et la structure des coûts, la productivité et les indicateurs des coûts unitaires et les effets possibles de la hausse des prix du carburant.

Après une période de forte croissance annuelle de la productivité au début des années 1990, les gains de productivité dans le secteur des transports sont demeurés fermes à 2,5 % par an durant la deuxième moitié de la décennie[1], comme l'illustre le tableau 14-1. Entre 1998 et 1999, la productivité a augmenté de 2,3 %.

Lorsque les marchés sont concurrentiels et dynamiques, les usagers peuvent bénéficier de la totalité ou d'une partie des retombées des gains de productivité sous forme d'une baisse des prix. Même si les prix de certaines industries de transport[2] ont augmenté de 0,1 % en termes nominaux durant cette période, ils ont en fait régressé en termes réels de 0,8 % par an. Grâce à cette baisse des prix et à la croissance de l'économie, le secteur des transports a enregistré une augmentation de la demande durant cette période. Entre 1994 et 1999, la production des grandes entreprises de transport a affiché une croissance annuelle de 6,8 % alors que celle du secteur privé de l'économie a augmenté de 3,9 % par an. La première moitié de l'an 2000 montrait toujours une augmentation de l'extrant d'industries de transport choisies dépassant celle de l'économie dans son ensemble.

TABLEAU 14-1 : INDICATEURS DE RENDEMENT DE CERTAINES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET DE L'ÉCONOMIE

	Variation annuelle en pourcentage	
	1994 – 1999	*1999 – 2000*
Productivité		
Entreprises de transport choisies	2.8	2.3 [1]
Économie de l'entreprise	1.0	1.7 [1]
Prix		
Entreprises de transport choisies	0.1	3.7 [3]
Économie de l'entreprise	0.9	4.4 [3]
Production		
Entreprises de transport choisies	6.8	4.9 [3]
Économie de l'entreprise	3.9	4.5 [3]

1 Estimation préliminaire.
2 Changement en 1998-1999.
3 Basé sur les six premiers mois de l'année 2000.

Source : Transports Canada, tiré de données de Statistique Canada

En 2000, la hausse des prix du carburant a été particulièrement préoccupante. Dans ce chapitre, nous analyserons plusieurs conséquences de cette hausse, notamment la hausse des coûts globaux qui peut survenir lorsqu'il n'y a pas de gains de productivité pour neutraliser l'incidence d'une hausse de prix d'un facteur, ainsi que la hausse des prix des transports lorsque la hausse des coûts de carburant est transmise aux usagers des transports. L'analyse porte sur le scénario le plus défavorable qui repose sur les hypothèses suivantes : 1) toutes les hausses des prix du brut se répercutent sur les coûts du carburant pour le secteur des transports; 2) les transporteurs n'ont pas recours à des stratégies de couverture pour minimiser ces hausses de prix.

Le prix du brut a atteint un plancher de 12 $US le baril[3] au premier trimestre de 1999 et, en septembre 2000, il

1 Différentes bases de données, définitions, hypothèses, couvertures, années de référence et modalités de calcul risquent de produire des résultats différents et d'affecter la dynamique observée au chapitre de la productivité et des prix. Les changements qui surviennent dans les bases de données disponibles entraînent des changements méthodologiques qui modifient les résultats. Cela explique les différences entre les séries illustrées dans ce rapport annuel et les séries présentées dans les rapports des années précédentes.

2 Les plus grandes entreprises de transport ferroviaire de marchandises, de transport aérien et de camionnage, ou 93 % des recettes de toutes les entreprises analysées dans ce chapitre.

3 Prix de référence de Cushing.

était passé à 34 $US le baril, ce qui donne en moyenne pour l'année un prix de 30 $US le baril. En 1999, les membres de l'industrie des transports n'ont pas eu à payer les prix du carburant reflétant l'évolution des prix du brut, de sorte qu'en 2000, les prix qu'ils ont eu à payer incluaient le rattrapage dans les marges des raffineurs et des distributeurs. C'est la raison pour laquelle ce rapport utilise 1997[4] comme année de référence pour analyser l'évolution des prix du carburant. En 1997, les coûts de carburant représentaient environ 11,6 % du total des coûts du secteur des transports.

Bien qu'il soit inhabituel pour un rapport annuel d'examiner une question comme celle de l'augmentation des prix du carburant en simulant ses effets, ce rapport le fait car le sujet est d'importance pour plusieurs intervenants. Donc, dans les sections modales de ce chapitre, les résultats de telles simulations sont présentés sous l'entête "Incidences de la hausse des prix du carburant".

Les prix du carburant qui ont prévalu tout au long de l'an 2000 auraient dû majorer les coûts de carburant du secteur des transports de 32 %, en supposant bien sûr une efficacité constante au niveau de la consommation énergétique. D'après le tableau 14-2, la part du coût de carburant dans le total des coûts aurait dû être majorée de 3,7 % et les prix des transports auraient dû augmenter de 4,2 % si la hausse des coûts de carburant avait été transférée aux usagers des transports.

La hausse des coûts de carburant a eu des conséquences nettement différentes sur les transporteurs publics. En 2000, les transporteurs publics ont affiché une part inférieure des coûts de carburant par rapport aux transporteurs commerciaux, soit 3,4 % contre 12,8 % du total des coûts. Cela veut dire que, si la hausse des prix du carburant avait eu lieu, les couts de carburant auraient représenté 1,1 % de plus du total des coûts des transporteurs publics et 4,1 % du total des coûts des transporteurs privés. Toutefois, si la hausse des coûts de carburant avait été absorbée par les usagers des services de transport public, les prix des transports auraient alors progressé de 2,6 %. Étant donné que les subventions d'exploitation des transporteurs publics équivalent aux recettes qu'ils touchent des usagers, tout porte à croire que les subventions auraient augmenté au même rythme que les prix des transports.

TABLEAU 14-2 : SIMULATION DES PRIX DU CARBURANT EN 2000

Coûts totaux, prix des transports et subventions : d'après l'année de référence 1997

	Transporteurs commerciaux	*Transporteurs publics*[1]	*Ensemble des Transporteurs*
Part des coûts de carburant (% du total des coûts)	12,8	3,4	11,6
Prix des carburants en ¢ par litre	36,7	36,7	36,7
Hausse des coûts de carburant (%)	32,0	32,5	32,0
Augmentation totale des coûts (%)	4,1	1,1	3,7
Augmentation des prix des transports (%)	4,3	2,6	4,2
Augmentation des subventions (%)	N/A	2,8	N/A

1 VIA Rail et les réseaux de transport en commun.

Source : Transports Canada, tiré de données de Statistique Canada

TRANSPORT FERROVIAIRE

SERVICES FERROVIAIRES MARCHANDISES

Cette section se concentre sur la productivité et les résultats financiers des opérations canadiennes du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique Limitée (CP). On trouvera une brève analyse des compagnies de chemin de fer régionales dans la section consacrée aux résultats financiers.

L'analyse des résultats et des tendances observées au chapitre de la productivité et des prix dans ce rapport annuel diffère légèrement des rapports annuels antérieurs, essentiellement à cause des changements survenus dans les principes comptables adoptés par les compagnies de chemin de fer, de la nouvelle façon de traiter les coûts de restructuration de la main-d'œuvre et d'une modification de la procédure de calcul de l'indice des prix.

En 1999, les opérations canadiennes ont généré 67 % des recettes totales du CN et 73 % de celles du CP.

Grâce à une forte croissance de la productivité et à l'intensité des efforts de réduction des coûts, le CN et le CP enregistrent de bons résultats financiers depuis quelques années et, en dépit d'une hausse des prix du carburant en 2000, les deux compagnies signalent des hausses respectives de 69,6 % et de 76,9 % de leur ratio d'exploitation, exception faite des charges spéciales.

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

Entre 1994 et 1999, la production des services de transport de marchandises du CN et du CP au Canada a progressé en moyenne de 1 % par an. Ce modeste taux moyen de croissance s'explique en partie par l'utilisation de 1994 (année record pour la croissance de la production) comme année de référence.

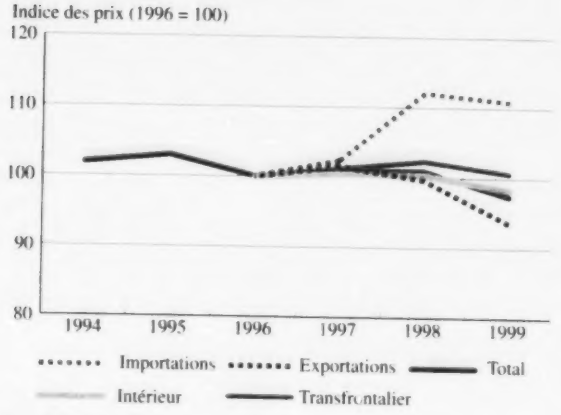
Durant la même période, les expéditeurs ont bénéficié d'une partie des retombées des gains de productivité des compagnies de chemin de fer : les prix des marchandises ferroviaires ont en effet baissé de 0,8 % par an. On estime que l'évolution des prix des deux compagnies de chemin de fer de lignes principales a permis, depuis 1994, de réduire de 530 millions $ les coûts d'expédition des marchandises par chemin de fer pour les expéditeurs, ce qui équivaut à une baisse de 8 % de la facture des expéditeurs durant cette période.

Les exportations outre-mer en particulier ont bénéficié d'une baisse encore plus importante des taux de transport ferroviaire de marchandises. La figure 14-1 compare les indices des prix ferroviaires du trafic intérieur, des exportations, des importations (trafic entre des points situés à l'intérieur du continent et les ports et

4 Le tableau 14-14 à la fin de ce chapitre illustre l'effet d'une hausse des prix du carburant sur les données relatives à 1999.

trafic entre les ports et des points situés à l'intérieur du continent) et du trafic transfrontalier (entre le Canada et les États-Unis) entre 1994 et 1999[5]. En 1999, l'indice global des prix des marchandises a baissé de 3 %, cette baisse étant plus marquée dans le cas des exportations outre-mer que dans celui du trafic intérieur.

FIGURE 14-1 : INDICE DES PRIX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES FERROVIAIRES PAR MARCHÉ, 1994 – 1999



Source : Transports Canada

Structure des coûts

Le total des coûts de transport ferroviaire des marchandises peut être ventilé en coûts variables et en coûts fixes ou coûts en capital. Les coûts variables, comme les coûts de main-d'œuvre, de carburant et d'autres matériels et services, ont représenté la majorité des coûts totaux (70 %) en 1999, tandis que les coûts fixes ou les coûts en capital, comme l'amortissement, et les coûts de location-bail, les coûts de la dette et le rendement des capitaux propres ont représenté les 30 % restants. Depuis 1994, l'importance des dépenses en capital des compagnies de chemin de fer a entraîné une hausse de 3 % des coûts en capital.

Depuis quelques années, les coûts de main-d'œuvre ne cessent de baisser, suite à plusieurs grandes mesures de restructuration des effectifs dans ce secteur. Entre 1994 et 1999, la part des coûts de main-d'œuvre a diminué de 41 % à 37 % du total des coûts. En 1999, les coûts de carburant ont représenté 8 % des coûts totaux et les coûts des matériels autres que le carburant et les services ont représenté 25 %.

Indicateurs des coûts et de la productivité

Entre 1994 et 1999, les compagnies ferroviaires de marchandises au Canada ont affiché une croissance de la productivité plutôt impressionnante : la productivité totale des facteurs a augmenté en moyenne de 3,9 % par an. Cela s'explique principalement par l'utilisation plus efficace des facteurs de production variables. La productivité des facteurs variables, qui compare l'augmentation de la production à la croissance des facteurs de production hors capital comme la main-d'œuvre, le carburant et les matériels, a augmenté de 5 % par an. Durant la même période, la productivité partielle des charges en capital a également progressé au rythme de 1,1 % par an.

Parallèlement à cette croissance de la productivité, la courbe des coûts unitaires des compagnies de chemin de fer a affiché une tendance à la baisse entre 1994 et 1999. Le taux annuel moyen de baisse des coûts unitaires a été de 2,5 %. Grâce à cette baisse des coûts unitaires, le CN et le CP ont réussi à établir des prix concurrentiels tout en améliorant leurs résultats financiers. Si l'on prend 1994 comme année de référence, la meilleure tenue de la productivité a permis à l'industrie ferroviaire d'enregistrer en 1999 des coûts totaux inférieurs d'environ 1,2 milliard $ à ce qu'ils auraient été autrement. À hauteur de 18 % de la base des coûts de l'industrie, ces économies sont importantes.

Résultats financiers

Comme l'indique le tableau 14-3, les compagnies ferroviaires de marchandises canadiennes de classe I ont continué d'enregistrer une hausse de leurs bénéfices en 1999, alors que le ratio d'exploitation moyen a baissé pour atteindre 79,7 %, à l'exception des taxes spéciales, soit une baisse de 8 points par rapport au ratio de 1994. Sans augmenter leurs taux de transport de marchandises, les compagnies de chemin de fer ont réussi à majorer leurs rentabilité en améliorant leur productivité et en réduisant leurs coûts. Entre 1994 et 1999, alors que les recettes d'exploitation n'ont augmenté que de 1,2 %, les charges d'exploitation ont baissé de leur côté de 9,2 %.

Le bénéfice d'exploitation total confondu des opérations canadiennes du CN et du CP a nettement augmenté en 1999, pour atteindre 1,3 milliard $, soit une hausse de 15 % par rapport à 1998.

Depuis quelques années, le nombre de compagnies de chemin de fer régionales ou secondaires de transport de marchandises au Canada a augmenté de façon marquée[6]. C'est ce qui explique en grande partie la hausse de 17 % des recettes d'exploitation globales de ces compagnies de chemin de fer entre 1994 et 1999. Le

5 1996 est la première année pour laquelle on dispose d'indices des prix ferroviaires des exportations, des importations et du trafic transfrontalier.

6 Le nombre de compagnies de chemin de fer secondaires qui ont présenté un rapport annuel à l'Office des transports du Canada ou à Transports Canada est passé de 16 en 1994 à 29 en 1999.

TABLEAU 14-3 : RÉSULTATS FINANCIERS DES SERVICES FERROVIAIRES MARCHANDISES

(Millions de dollars)

	1994	*1997*	*1998*	*1999*
Compagnies de classe I — Opérations canadiennes				
Recettes	6 426	6 778	6 436	6 502
Dépenses[1]	5 635	5 596	5 289	5 184
Bénéfice d'exploitation	791	1 182	1 147	1 318
Ratio d'exploitation (%)	87,7	82,6	82,2	79,7
Compagnies régionales/secondaires				
Recettes	612	711	749	715
Dépenses[1]	511	630	662	658
Bénéfice d'exploitation	101	81	87	57
Ratio d'exploitation (%)	83,4	88,7	88,3	92,0

1 À l'exclusion des taxes spéciales.

Source : Rapports annuels des transporteurs présentés à Transports Canada

ratio d'exploitation moyen en 1999 a été affecté par la restructuration du secteur des compagnies secondaires, notamment par un certain nombre de nouveaux venus, de départs, de fusions et de regroupements. La hausse du ratio d'exploitation (3,7 points en 1999) ne doit pas être perçue comme une tendance.

Incidences de la hausse des prix du carburant

Le prix moyen du carburant diesel ferroviaire était de 32 ¢ le litre en 1997 et il a chuté à 28 ¢ le litre en 1998-1999. L'analyse a estimé que les prix moyen du carburant diesel ferroviaire ont augmenté à 43 ¢ le litre en 2000, une hausse de 15 ¢ par rapport à leur niveau avant les fluctuations importantes des prix du carburant entre 1998 et 1999[7]. Cela équivaut à une hausse de 35 % des coûts du carburant, ce qui aurait contribué à une hausse d'environ 3,2 % des coûts totaux. Si la hausse du prix du carburant avait été absorbée par les usagers, en l'absence de tout facteur de compensation, les taux de transport ferroviaire de marchandises auraient eu alors à augmenter de 3,5 %.

Le CN et le CP affirment que le prix du carburant a augmenté en moyenne de 45 % entre 1999 et 2000. Cela concorde avec l'estimation du tableau 14-14, qui illustre les effets possibles de la hausse des prix du carburant. Même si ces deux compagnies de chemin de fer de lignes principales ont réussi à neutraliser une partie de ces hausses en améliorant le rendement énergétique et en réduisant leurs coûts dans d'autres secteurs, elles ont également majoré les taux de transport ferroviaire de marchandises en seconde moitié de l'an 2000 pour compenser la hausse des prix du carburant.

VIA Rail

Depuis dix ans, les recettes de VIA Rail ont nettement augmenté permettant au ratio de recouvrement des coûts de doubler.

En avril 2000, le gouvernement du Canada a annoncé le versement de 400 millions $ de fonds pour les dépenses en capital pour permettre à VIA Rail d'améliorer ses services voyageurs sur cinq ans.

Indicateurs des prix et de la production

De 1994 à 1999, VIA Rail a amélioré de façon significative ses recettes d'exploitation en partie à cause de la hausse de son trafic de voyageurs. Entre 1994 et 1999, les prix des services ferroviaires voyageurs ont ainsi augmenté en moyenne de 3 % par an. Ces hausses de prix n'ont pas été suffisantes pour rendre VIA rentable mais grâce à elles, les voyageurs de VIA Rail ont contribué partiellement à la réduction des déficits d'exploitation de la compagnie. La demande de services ferroviaires voyageurs a augmenté en moyenne de près de 2 % par an durant cette même période de cinq ans. En 1999, toutefois, la forte augmentation de la demande est la raison principale de la hausse des recettes voyageurs totales, qui ont augmenté de 9 % durant l'année.

Par marché, les liaisons sur longue distance ont affiché des résultats supérieurs à la moyenne. Entre 1994 et 1999, la production des liaisons sur longue distance a augmenté de 3,1 % par an, tandis que le prix des liaisons grandes lignes augmentait de 4,3 % par an. Durant la même période, les prix dans le couloir Québec–Windsor ont augmenté en moyenne de 2,5 % par an, même si la croissance de la demande a été relativement modeste, à soit de 0,7 % par an. Des hausses de prix importantes se sont produites dans la desserte des régions éloignées uniquement à la fin des années 1990, les prix augmentant alors au rythme de 3,5 % par an.

Structure des coûts

En 1999, les coûts variables ont représenté 83 % du total des coûts de VIA Rail, la main-d'œuvre, soit le poste le plus important, représentant 40 % de cette augmentation. La part des coûts du carburant est restée relativement faible, soit à 3,8 % du total des coûts, grâce à la moyenne inférieure des prix du carburant enregistrée en 1999. Les paiements versés à d'autres transporteurs ferroviaires ont représenté 8 % des coûts totaux, et les coûts de commercialisation, 6 %. Parmi les autres coûts variables, il faut mentionner les taxes autres que les impôts sur le revenu, les coûts d'assurance et les autres coûts de matériels et de services.

En 1999, la part des coûts en capital de VIA Rail, notamment le coût estimatif d'option du capital, a représenté 17 % du total des coûts.

7 Le montant de 43,2 ¢ le litre a été obtenu en ajoutant une augmentation de 15,1 ¢ le litre au prix moyen du carburant payé par le CN et le CP, qui était de 28,1 ¢ le litre avant la hausse vertigineuse des prix du carburant.

INDICATEURS DES COÛTS UNITAIRES ET DE LA PRODUCTIVITÉ

La productivité de VIA Rail a nettement augmenté à la fin des années 1990. Entre 1994 et 1999, la productivité globale des facteurs de la compagnie a augmenté de 28,5 %, soit un gain annuel de 5,1 %. Cette excellente tenue de la productivité a permis à VIA Rail de réduire ses coûts de 145 millions $, soit 31 % de sa base de coûts sur cinq ans.

Les coûts de main-d'œuvre, de carburant et des services fournis par le CN et le CP, ainsi que d'autres coûts de matériels et services, peuvent être combinés pour constituer le facteur de production « variable » des services ferroviaires voyageurs; cela permet d'éliminer les effets de substitution entre ces facteurs. Entre 1994 et 1999, la productivité de ce facteur variable a augmenté en moyenne de 6 % par an. La productivité partielle de la main-d'œuvre a augmenté de 7,7 % par an.

RÉSULTATS FINANCIERS

Même si VIA Rail est toujours largement tributaire des aides publiques, son taux de recouvrement des charges d'exploitation s'est constamment amélioré depuis dix ans. Le transporteur a déclaré un ratio recettes-dépenses de 56,7 % en 1999. Si l'on tient compte des coûts en capital, le taux de recouvrement des coûts a été de 46,5 %, comme l'indique le tableau 14-4.

TABLEAU 14-4 : RÉSULTATS FINANCIERS DE VIA RAIL, 1996 – 1999

(Millions de dollars)

	1996	*1997*	*1998*	*1999*
Recettes d'exploitation	173	188	197	216
Dépenses d'exploitation[1]	489	429	424	430
Coûts totaux	544	468	461	464
Ratio de recouvrement des coûts (%)[2]	31,7	40,2	42,7	46,5
Subventions d'exploitation	262	196	182	169

1 Comprend l'amortissement, mais pas les frais extraordinaires.
2 Recettes d'exploitation divisées par les coûts totaux.

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada.

Entre 1994 et 1999, les recettes d'exploitation ont progressé de 25 %, en raison d'une hausse de la demande et des prix. Grâce à des mesures de rationalisation des liaisons et de contrôle des coûts, VIA Rail a réussi à réduire ses charges d'exploitation totales de 12 % durant la même période.

VIA Rail a pris un engagement ferme d'investir dans un avenir rapproché dans de nouveaux matériels. L'achat de 139 nouvelles voitures voyageurs a été annoncé à l'issue de l'engagement pris par le gouvernement fédéral d'octroyer à la compagnie 400 millions $ de fonds pour dépenses en capital pour améliorer les services ferroviaires voyageurs.

Incidences de la hausse des prix du carburant

En 1997, VIA Rail a payé son carburant en moyenne 32,5 ¢[8] le litre; en 2000, le prix avait grimpé à 44,1 ¢ le litre, en supposant aucune stratégie de couverture mise en place. Une telle hausse de prix aurait résulté en une hausse de 38 % des coûts de carburant par rapport à 1997. À hauteur de 3,8 %, les coûts de carburant représentent une part relativement peu importante des coûts totaux de VIA Rail, étant largement dépassés par les coûts de main-d'œuvre, les paiements versés aux pourvoyeurs d'infrastructures et les coûts de commercialisation. Il n'en reste pas moins qu'une telle hausse aurait pu causer une augmentation d'environ 1,6 % des coûts totaux de VIA Rail. À moins que d'autres coûts ne puissent être comprimés pour neutraliser une telle hausse des coûts de carburant, une majoration des coûts de cet ordre aurait à être absorbée de l'une des deux manières suivantes : soit une majoration de 4,2 % des prix absorbée par le public pour contrer cette hausse, soit un hausse de 3,9 % la subvention versée à VIA Rail par le gouvernement fédéral.

En 2000, VIA Rail semble avoir minimisé partiellement l'effet de la hausse des prix du carburant, grâce aux programmes de couverture des prix du carburant. Il se peut néanmoins que l'impact de la hausse des prix du carburant sur les coûts de carburant du transporteur se fasse sentir en 2001.

CAMIONNAGE

Cette section se concentre sur le rendement des entreprises de camionnage pour le compte d'autrui qui ont un chiffre d'affaires égal ou supérieur à 1 million $[9]. Les entreprises dont le gros des activités a trait aux déménagements (4 % des recettes des plus grosses entreprises) sont exclues.

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

De 1994 à 1999, les recettes des entreprises de camionnage dans leur ensemble ont progressé de 8 % par an. Cette croissance est attribuable à une augmentation du niveau d'activités, et non à une hausse des prix, vu que les prix en 1999 étaient inférieurs à ceux de 1994. En termes réels, la baisse des prix a été de 1,1 % par an. En 1999, la réduction des prix constatée

8 Pour calculer le prix moyen, on a divisé les coûts totaux par les litres de carburant consommés par VIA Rail. Ce prix était légèrement supérieur au prix moyen calculé pour le CN et le CP. Étant donné que chaque transporteur a son propre programme de couverture des prix du carburant, il ne faut pas s'étonner que des transporteurs du même secteur aient des prix moyens de carburant qui diffèrent.

9 Les principaux changements par rapport aux données figurant dans les rapports annuels des années antérieures sont imputables : à l'ajout des recettes et dépenses hors transport, qui ont pour effet d'améliorer le ratio d'exploitation de l'industrie; aux estimations remaniées de la répartition des recettes entre les services transfrontaliers et les services nationaux; et à la révision des prix du carburant et des données sur le capital social.

dans les activités des entreprises de camionnage pour le compte d'autrui depuis 1994 a permis de réduire les coûts des expéditeurs de quelque 750 millions $.

Même si les prix ont chuté en termes réels, ils ont continué d'augmenter à un rythme supérieur aux prix du transport ferroviaire. Et pourtant, l'industrie du camionnage a continué d'enregistrer des gains de part du marché, même après avoir éliminé l'effet 'prix' de la croissance observée dans le transport ferroviaire et le camionnage. Depuis 1994, l'industrie du camionnage a enregistré une augmentation de 7,6 % de sa part du marché.

Les prix des services intraprovinciales et interprovinciales des entreprises de camionnage ont légèrement baissé entre 1994 et 1999, tandis que les prix des services de camionnage transfrontaliers n'ont augmenté que de 0,8 % durant cette période.

Les services de camionnage transfrontaliers offerts par des entreprises ayant leur siège au Canada ont connu une croissance remarquable, enregistrant une hausse de la production moyenne de 12 % par an. Cette croissance s'explique par l'augmentation des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, par la plus forte pénétration sur le marché américain des transporteurs ayant leur siège au Canada et par une augmentation de la part du marché des activités transfrontalières des transporteurs ayant leur siège au Canada. Ces derniers gains s'expliquent en partie par la faiblesse du dollar canadien. De 1994 à 1999, la production transfrontalière a égalé environ le double de la croissance de la production sur les marchés nationaux.

Les résultats préliminaires pour l'an 2000 révèlent une croissance toujours forte des recettes de l'ordre de 9,4 %.

Structure des coûts

Dans la deuxième moitié des années 1990, l'industrie a affiché une stabilité au niveau de sa structure de coûts. La portion variable s'est chiffrée en moyenne à 87 % tandis que la part des coûts en capital a été de 13 %. Parmi les coûts variables, la main-d'œuvre représente 45 % des coûts totaux, et le carburant, 13 %. En 1999, la part des dépenses de location-bail dans les coûts en capital et les coûts totaux a été supérieure à la moyenne enregistrée entre 1994 et 1999. La part des coûts de location-bail ne se chiffre sans doute qu'à 3,6 %, alors qu'elle représentait 27 % des coûts en capital totaux.

Indicateurs de la productivité et des coûts unitaires

La productivité des facteurs dans l'industrie du camionnage a augmenté de 2 % par an entre 1994 et 1999, tandis que la productivité des facteurs variables de production progressait de 2,5 % par an. Une baisse de la productivité du capital a permis de renverser les tendances antérieures.

En 1999, les coûts unitaires des entreprises de camionnage ont été inférieurs de 1 % à ce qu'ils étaient en 1994. Si l'on enlève les effets de l'inflation générale, cela se traduit par une réduction des coûts de l'ordre de 725 millions $ en 1999, soit 4,6 % de la base des coûts de l'industrie. De 1994 à 1999, la baisse des coûts du camionnage peut être imputée à la réduction des coûts variables, étant donné que les coûts en capital par unité de production ont augmenté durant cette période.

Résultats financiers

L'industrie du camionnage peut-être rentable avec une marge d'exploitation représentant environ 4 % de ses recettes. Les autres entreprises de transport, notamment les compagnies de chemin de fer, ont besoin d'une marge d'exploitation plus élevée, car chaque dollar de recettes nécessite plus d'actifs.

Entre 1994 et 1999, les résultats financiers de l'industrie du camionnage ont affiché une légère détérioration marginale, les prix diminuant un peu plus rapidement que les coûts unitaires. En 1999, les prix ont chuté plus rapidement que les coûts. Cela s'est soldé par une légère détérioration des ratios d'exploitation, qui ont dépassé 95 %, comme l'illustre le tableau 14-5. Il n'en reste pas moins que le rendement financier de l'industrie du camionnage, mesuré par le taux de rendement des immobilisations, reste à un niveau moyen suffisamment élevé pour garantir la rentabilité à long terme du secteur.

Si l'on se base sur les résultats financiers des grosses entreprises de camionnage au cours des trois premiers trimestres de 1999, on peut penser que la rentabilité s'est détériorée légèrement en 2000. Le ratio d'exploitation des gros transporteurs a augmenté, passant de 93,9 % à 94,5 %.

TABLEAU 14-5 : INDICATEURS FINANCIERS DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

(Millions de dollars)

	1994	*1997*	*1998*	*1999*
Recettes d'exploitation	10 872	14 061	14 600	15 970
Dépenses d'exploitation	10 282	13 293	13 788	15 207
Bénéfice d'exploitation	590	768	812	763
Ratio d'exploitation (%)	94,6	94,5	94,4	95,2
Rendement de l'actif (%)	22,4	21,7	20,4	17,7

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada.

Conséquences de la hausse des prix du carburant

Avant la hausse des prix du carburant de 1999-2000, l'industrie du camionnage payait en moyenne 49 ¢ le litre de carburant. Pour cette analyse, nous avons présumé que, l'an dernier, les prix du carburant diesel avaient augmenté de 15 ¢ le litre, pour atteindre 63 ¢ le litre. Cela cadre de près avec les prix du carburant diesel signalés par Statistique Canada, diminués de la TPS et des taxes de vente provinciales qui s'appliquent. Cette hausse équivaut à une augmentation de 25 % des coûts de

carburant, dont la part des coûts totaux est ainsi majorée de 3,4 %. Si l'augmentation des coûts de carburant avait été répercutée sur les expéditeurs, sans facteur de compensation, il aurait fallu que les prix des transports augmentent de 3,5 %.

Des données préliminaires pour la première moitié de l'an 2000 montrent que la hausse du prix du carburant a fait augmenter les coûts de carburant de 25 %, confirmant les estimations présentées ci-haut. Le prix du transport a augmenté de 4,3 %, ce qui correspond à une augmentation de 3,5 % dans les prix de transport depuis 1997.

AUTOCAR/AUTOBUS

L'industrie canadienne de l'autocar et de l'autobus se compose de trois segments : les transporteurs interurbains, les exploitants de services d'autobus scolaires et les transporteurs urbains[10]. Les activités des exploitants de services d'autobus scolaires ne sont pas visées dans ce chapitre. Quant aux transporteurs urbains, ils sont étudiés dans la section suivante.

Services d'autocars (interurbains) réguliers

Indicateurs des prix et de la production

Les recettes des transporteurs interurbains ont régressé de 2,4 % en 1999, mais leur niveau reste supérieur de 11 % aux recettes enregistrées en 1994. Les prix ont augmenté de 1,7 %, alors que la production a chuté de 4 %. Les recettes de ce secteur proviennent des sources suivantes : 84 % des services voyageurs, 12 % des services de messagerie de colis et 4 % de diverses autres activités. Ces proportions n'ont pas changé depuis 1994.

La part du marché des services d'autocars réguliers semble s'être stabilisée, pour représenter 40 % de la part des recettes des services voyageurs. En 1994, la part des recettes des exploitants de services d'autocars réguliers s'établissait à 53 %. La part des recettes des services affrétés et des autocars touristiques s'est établie à 43 % en 1999. Ce sont les services spécialisés qui ont connu la plus forte croissance, comme les services de limousine et les autocars de tourisme. Ce segment du marché a vu doubler sa part des services voyageurs, qui est passée de 8,5 % en 1994 à 17 % en 1999.

L'évolution de la demande de chaque type de liaison interurbaine par autocar semble avoir un rapport avec l'évolution des prix de ces liaisons. La demande de services interurbains réguliers a chuté de 20 % entre 1994 et 1999, alors que les prix nominaux de ces services augmentaient de 7 %. À l'inverse, le niveau d'activités des autres services assurés par autobus/autocar a augmenté de 57 %, alors que les prix chutaient de 8 %.

Durant la période 1994-1999, la production de l'industrie de l'autobus/autocar a progressé de 2,2 % par an, alors que ses prix baissaient de 0,2 % par an.

Structure des coûts

La structure des coûts de l'industrie de l'autobus et de l'autocar est restée relativement stable. Les coûts de main-d'œuvre ont représenté près de 42 % des coûts de l'industrie en 1999, contre 41 % en 1994. En 1999, les coûts de carburant ont représenté 8,4 % du total des coûts, contre 8 % en 1994. La part des coûts en capital (location-bail, amortissement et financement) a progressé de 17 % à 21 %. Les charges d'exploitation en dehors des coûts de carburant et de main-d'œuvre ont changé de manière plus draconienne, baissant de 4,5 point de pourcentage par rapport à leur niveau de 1994, qui était de 33,4 %.

Indicateurs des coûts unitaires et de la productivité

En dépit d'une faible baisse en 1999, la productivité totale des facteurs a augmenté depuis 1994 au rythme annuel de 3,8 %. La tendance à une plus faible intensité de capital a prévalu jusqu'au milieu des années 1990. Puis, entre 1994 et 1999, l'intensité de capital du secteur a augmenté de 6 %. Cela explique les gains de 26 % enregistrés au chapitre de la productivité des autres facteurs de production. Les gains de productivité, associés à une hausse modérée des prix des facteurs, se sont soldés par une baisse des coûts unitaires de 1,6 % par an. De ce fait, les coûts de l'industrie ont baissé de 76 millions $ par rapport au niveau qu'ils auraient atteint autrement en 1999. Cette baisse des coûts équivaut à 13 % des coûts de l'industrie en 1999.

Résultats financiers

Le tableau 14-6 montre qu'entre 1994 et 1999, l'industrie de l'autobus et de l'autocar a enregistré des ratios d'exploitation qui ont généré des recettes intéressantes. Ces ratios d'exploitation ont été nettement inférieurs à ce qu'ils étaient au début des années 1990. Ce redressement s'est fait dans le contexte d'une baisse de la demande des services d'autocars réguliers.

Les gains de productivité enregistrés par l'industrie sont directement responsables de l'amélioration de la rentabilité du secteur des autocars interurbains. Les prix ne sont pas entrés en ligne de compte, étant donné qu'ils ont baissé durant la période.

10 Les données relatives à 1994-1999 ont été révisées pour refléter le nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) et les données révisées sur le capital social. En vertu du SCIAN, « autocar » comprend les services de limousine et les autocars de tourisme.

TABLEAU 14-6 : RÉSUMÉ DES INDICATEURS FINANCIERS DE TOUTES LES ENTREPRISES EXPLOITANT DES AUTOCARS INTERURBAINS

(Millions de dollars)

	1994	*1997*	*1998*	*1999*[1]
Recettes d'exploitation	579	593	657	641
Dépenses d'exploitation	530	513	557	545
Ratio d'exploitation (%)	91.6	86.5	84.8	85.1

1 Estimation préliminaire.

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada.

Effet de l'augmentation des prix du carburant

Étant donné que les données sur les carburants dans l'industrie de l'autobus et de l'autocar sont incomplètes, cette évaluation est basée sur les prix du carburant dans l'industrie du camionnage. L'hypothèse faite est que les prix du carburant sont passés de 49 ¢ le litre à 63 ¢ le litre, comme pour l'industrie du camionnage. Sous une telle hypothèse, les coûts de carburant dans l'industrie de l'autocar et de l'autobus auraient alors augmenté de 26 % en 1999, et les coûts totaux de 2,5 %. Les prix des services d'autocars interurbains auraient augmenté de 2,5 % si l'augmentation des coûts de carburant avait été répercutée sur les usagers.

RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

Dans cette section, nous analysons les activités des exploitants de services de transport en commun, qui sont membres de l'Association canadienne du transport urbain. Les recettes des usagers ont augmenté de 6,6 % en 1999. La baisse de 2 % des subventions d'exploitation a été plus que neutralisée par l'augmentation de 24 % des subventions pour dépenses en capital.

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

Entre 1994 et 1999, la production des réseaux de transport en commun a progressé chaque année en moyenne de 0,8 %. Depuis 1996, la production a augmenté de 3 % par an. Entre 1994 et 1999, les prix ont progressé de 3,2 % par an. Depuis 1996, parallèlement à une croissance plus dynamique de la production, l'augmentation des prix a ralenti à 1,6 % par an. Dans l'ensemble, les prix des transports en commun ont augmenté en moyenne de 2,3 % par année en termes réels durant cette période. Cette hausse réelle a représenté pour les usagers des réseaux de transport en commun un déboursé supplémentaire de 186 millions $ en 1999.

STRUCTURE DES COÛTS

Les coûts en capital représentent 30 % du total des coûts[11], ce qui fait du secteur des transports urbains le segment le plus intense en capital du secteur des transports. Dans les autres segments du secteur des transports, les coûts en capital représentent moins du cinquième du total des coûts.

De loin le segment du secteur des transports à plus forte intensité de main-d'œuvre, les transports urbains ont affiché des coûts de main-d'œuvre atteignant jusqu'à 51 % du total des coûts en 1999. Par comparaison, la part des coûts de main-d'œuvre de tous les autres segments du secteur des transports a été en moyenne de 37 %.

Cela s'explique par deux facteurs. Le premier est le coût des salaires des employés des entreprises de transport en commun, qui ont dépassé les salaires moyens d'environ 725 millions $, montant qui représente près de la moitié des subventions d'exploitation des transports en commun. Alors que le transport ferroviaire peut neutraliser l'impact des plus hauts salaires par des gains de productivité, ces gains sont plus difficiles à réaliser dans les réseaux de transport en commun. Le deuxième facteur est la capacité des réseaux de transport en commun à supporter ces coûts, vu que la sous-traitance est moins courante dans les réseaux de transport en commun que dans les autres secteurs des transports, ce qui permet de maintenir le coût des biens et des services hors carburant à un niveau nettement inférieur à celui des autres segments du secteur : ces coûts représentent 14 % du total des coûts des réseaux de transport en commun contre 32 % du total des coûts dans le reste du secteur des transports.

INDICATEURS DES COÛTS UNITAIRES ET DE LA PRODUCTIVITÉ

La productivité totale des facteurs des réseaux de transport en commun a progressé de 0,4 % en 1999, mais elle reste inférieure au niveau de 1994. La tenue des facteurs de production variables a été plus solide, puisque ceux-ci ont augmenté de 0,8 % par an. La baisse de productivité annuelle du capital (-3,6 %) reflète la capitalisation accrue des réseaux de transport en commun.

Par unité de production, les coûts des transports en commun ont régressé de 1,3 % entre 1994 et 1999. En termes réels, la baisse des coûts unitaires, qui est comprise dans les économies réalisées en 1999, équivaut à 58 millions $. La baisse des coûts variables a représenté trois fois ce montant.

RÉSULTATS FINANCIERS

Le tableau 14-7 démontre que le coût total des réseaux de transport en commun est estimé à près de 4,1 milliards $. Les décaissements d'exploitation ont été proches de 2,9 milliards $, soit une hausse de 100 millions $ par rapport à l'année précédente. Les

11 On a employé une méthodologie différente de celle de l'an dernier pour recueillir les données pour ce rapport annuel : les estimations du capital social de l'industrie ont été révisées, ce qui a un effet sur les coûts en capital. En vertu de la méthodologie préalable, la part des coûts en capital aurait été de 27 %. Cela a pour effet de réduire la part du coût des autres facteurs de production.

usagers ont réglé 45 % de la facture totale des coûts du réseau. Le recouvrement des coûts a augmenté régulièrement entre 1994 et 1999. Les subventions d'exploitation sont restées relativement stables, tandis que les coûts en capital ont poursuivi leur ascension. Il se pourrait que cette tendance s'inverse maintenant que l'Ontario, qui concentre 75 % de toutes les subventions de capital, a réduit ses transferts financiers aux autorités locales.

TABLEAU 14-7 : RÉSUMÉ DES INDICATEURS FINANCIERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

(Millions de dollars)

	1994	*1997*	*1998*	*1999*
Recettes d'exploitation	1 519	1 712	1 744	1 855
Décaissements d'exploitation	2 745	2 788	2 789	2 879
Coûts en capital	938	1 089	1 132	1 201
Coûts totaux	3 567	3 877	3 920	4 080
Subventions d'exploitation	1 579	1 495	1 523	1 492
Subventions de capital	414	641	858	1 068
Ratio de recouvrement des coûts (%)	41,2	44,2	44,5	45,5

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada

RÉSULTATS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN : DANS CERTAINES PROVINCES

Cette section analyse les principaux indicateurs des résultats des réseaux de transport en commun en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario et au Québec, comme l'illustre le tableau 14-8. Les réseaux de transport en commun des autres provinces sont de taille réduite puisque, confondus, ils représentent 5,1 % des recettes des voyageurs qui empruntent les transports en commun au Canada. Mais, surtout, l'analyse des réseaux de chaque province est limitée par le manque de données.

L'Ontario est la province qui enregistre les coûts unitaires et les prix les plus élevés alors que l'Alberta a les coûts unitaires et les prix les plus bas de toutes les provinces retenues. Alors que le Québec affiche une productivité plus élevée que l'Alberta, il se classe au deuxième rang des coûts unitaires, payant les salaires les plus élevés au pays pour ces services.

En 1999, le moins-perçu en revenu de tous les réseaux s'est chiffré à environ 2,2 milliards $; ce chiffre est remarquablement stable dans le temps. Les réseaux de transport en commun de l'Ontario ont affiché le taux de recouvrement des coûts le plus élevé de tous, soit de plus de 50 % du total des coûts. C'est la Colombie-Britannique qui a enregistré le moins-perçu le plus élevé par passager, soit de plus de 2 millions $, en raison de la faiblesse des prix par rapport aux coûts unitaires et du fait que les usagers des transports en commun parcourent aujourd'hui de plus grandes distances qu'ils ne le faisaient jadis.

TABLEAU 14-8 : INDICATEURS FINANCIERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN DANS CERTAINES PROVINCES EN 1999

	Québec	*Ontario*	*Alberta*	*Colombie-Britannique*	*Total*[1]
Niveau des prix (Canada = 100.0)	83,4	122,0	71,9	90,9	100
Productivité totale des facteurs (Canada = 100.0)	121,9	89,2	110,8	98,0	100
Coûts unitaires totaux (Canada = 100.0)	88,5	113,3	83,4	103,2	100
Recouvrement des coûts (en %)	39,7	48,7	41,6	37,5	44,5
Moins-perçus en revenu par passager[2] (millions $)	1,28	1,66	1,52	2,03	1,54

1 Comprend le reste du Canada.
2 Différence entre les coûts totaux et les recettes autonomes; celle-ci peut être supérieure aux subventions d'exploitation car elle englobe des coûts d'amortissement et en capital plus élevés que ce que déclarent les réseaux de transport en commun.

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada

EFFETS DE LA HAUSSE DES PRIX DU CARBURANT

Les dépenses énergétiques des réseaux de transport en commun ont été faibles en 1999, puisqu'elles ont représenté 5 % du total des coûts. La consommation d'électricité a représenté environ 40 % des dépenses énergétiques. À cause d'exonérations fiscales, les prix du carburant payés par les réseaux de transport en commun ont été plus bas (p. ex. entre 35 ¢ et 40 ¢ le litre) que ceux du secteur du camionnage ou de l'autocar et de l'autobus, où les prix réels du carburant ont avoisiné 49 ¢ le litre en 1999.

À la fin de l'an 2000, les réseaux de transport en commun ont connu une hausse des coûts de carburant de l'ordre de 29 % par rapport au prix moyen de 1997, qui s'élevait à 37,5 ¢ le litre. S'il fallait que les coûts de carburant plus élevés soient absorbés par les usagers, en l'absence de tout facteur compensateur, il faudrait que les prix augmentent de 2,4 %. Étant donné que les subventions d'exploitation sont à peu près du même ordre que les recettes voyageurs, il faudrait que les subventions soient majorées du même montant que les prix. Dans les provinces où l'électricité est la source d'énergie du matériel moteur[12], l'impact de la hausse des prix du carburant sur le total des coûts des compagnies de transport en commun s'est limité à moins de 1 %. Dans ces provinces, il faudrait que les subventions augmentent deux fois plus.

12 Québec, Ontario, Alberta et Colombie-Britannique.

TRANSPORT AÉRIEN

Cette section n'expose pas en détail les résultats de chaque transporteur. En revanche, l'analyse se concentre essentiellement sur les résultats globaux de l'industrie. La définition de l'industrie qui a servi à cette analyse est limitée par la disponibilité des données; pour les besoins de cette section, l'industrie se compose de la plupart des transporteurs des niveaux I et II[13], à savoir Air Canada, Canadien International, Air Nova, Air Ontario, Ontario Express, Air BC, Inter-Canadien[14], Canadian Regional, Air Transat, Canada 3000, Royal Air et Westjet. Ces quatre derniers transporteurs sont désormais inclus dans l'analyse de la productivité et des coûts. Ce groupe de transporteurs aériens concentrent 85 % des recettes totales de l'industrie, laquelle a touché des recettes totales de 11,5 milliards $ en 1999, soit une hausse de 10 % par rapport à 1998.

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

En 1999, l'industrie du transport aérien a profité d'une hausse des prix et de la demande. Les prix de transport aérien ont augmenté de 5,3 %, et les services passagers et fret ont tous les deux affiché une croissance de 4,4 %, dont la majeure partie est survenue dans la deuxième moitié de l'année. La majorité des facteurs qui avaient compromis les résultats de l'industrie en 1998 avaient disparu. La dernière phase d'entrée en vigueur des redevances de navigation aérienne a eu lieu en 1999 et ces redevances, qui remplacent la taxe sur le transport aérien (TTA), ont affecté le rendement des compagnies aériennes canadiennes sur le plan des prix. Cela a été plus significatif pour les transporteurs régionaux et les compagnies d'affrètement sur les vols court-courriers. Entre 1997 et 1999, les prix de ces transporteurs sur ces marchés ont progressé de 9,5 %. Sans les redevances de navigation aérienne, les prix des transporteurs auraient augmenté de 1 %. On peut donc dire que les consommateurs ont bénéficié d'une baisse des coûts du transport aérien, depuis que les redevances de navigation ont remplacé la TTA.

Entre 1994 et 1999, la production de l'industrie du transport aérien a augmenté de 54 %, même si les prix moyens n'ont augmenté que de 5,8 %. Les prix des services passagers intérieurs ont progressé de 2,4 %, mais, si ce n'était des redevances de navigation aérienne, les prix payés par les passagers aériens intérieurs en 1999 auraient été à peu près identiques à ce qu'ils étaient en 1994, ce qui aurait encore plus stimulé la demande intérieure, laquelle a déjà augmenté de 35 %. Les vols transfrontaliers sont le seul segment qui a affiché une augmentation des prix et de la production : les prix ont progressé de 39 % et la production de 73 %. Les prix de transport en 1999 sur les autres marchés internationaux sont demeurés inférieurs à ce qu'ils étaient en 1994, même s'ils ont augmenté ces dernières années, de 2,9 % en 1998 et de 2,4 % en 1999. Alors que la demande de vols internationaux à destination de pays autres que les États-Unis a affiché une hausse moyenne de près de 10 % par an, l'augmentation de la demande globale a ralenti à 4 % depuis quelques années.

Les recettes de fret des compagnies aériennes ont augmenté de 34 % entre 1994 et 1999, grâce à une hausse de 31 % du volume du fret aérien. Les taux de fret aérien n'ont crû que de 2 % au cours de cette période.

Entre 1994 et 1999, les prix des transporteurs aériens ont augmenté à un rythme dépassant de 0,2 % le taux d'inflation de l'économie. Le coût des usagers des compagnies aériennes n'a pas augmenté, étant donné que la hausse des prix des transporteurs a été neutralisée par l'élimination de la taxe sur le transport aérien.

Au cours des six premiers mois de 2000, la production a augmenté de 3,5 % et les prix de 4,9 %.

STRUCTURE DES COÛTS

Le fractionnement entre les coûts variables et les coûts en capital a peu changé l'an dernier; les coûts variables sont restés inchangés, à 82 % du total des coûts, tandis que les coûts en capital ont représenté 18 % des coûts totaux. Toutefois, au cours des six dernières années, il y a eu d'importants revirements dans le groupe des coûts variables. Les coûts de main-d'œuvre ont représenté près de 22 % des coûts totaux en 1999, soit le même pourcentage qu'en 1997, mais un niveau de 2,2 points de pourcentage inférieur par rapport à celui de 1994. La part des coûts de carburant, qui était de 15 % en 1997, a baissé à 12 % des coûts totaux dans le secteur aéronautique en 1999.

Les autres coûts variables ont représenté 48 % des coûts totaux en 1999, soit une part nettement plus importante que les 43 % enregistrés en 1994. Ce changement s'explique essentiellement par la hausse des redevances de navigation aérienne et d'atterrissage : ces redevances ont doublé par rapport à leur niveau au milieu des années 1990, qui était de 3 % des coûts totaux.

La part des coûts en capital a représenté près de 18 % des coûts totaux et a retrouvé le même niveau qu'en 1996, alors qu'elle s'établissait à 20 % depuis quelques années. Les coûts en capital des compagnies aériennes ont chuté du fait que les compagnies se sont dessaisies d'actifs ou les ont liquidés. La valeur des actifs fixes appartenant aux compagnies aériennes canadiennes a régressé de 4,4 milliards $ à 3,2 milliards $ de 1994 à 1999, les compagnies se tournant de plus en plus vers la location-bail. Les coûts de location-bail ont représenté 54 % du total des coûts en capital, contre 40 % en 1994.

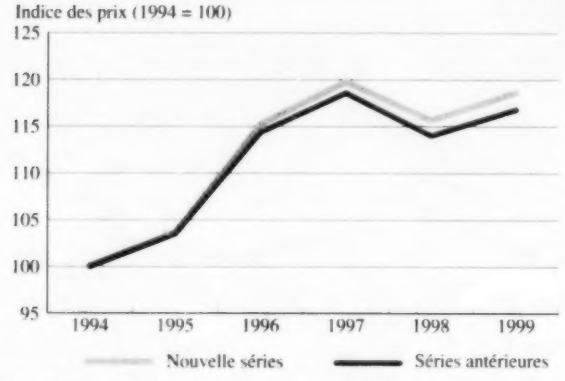
13 Le site internet de Transports Canada fournit plus de détails. (http://www.tc.gc.ca/Actsregs/ct-ltc/ltc1.html)

14 En 2000, un certain nombre de ces transporteurs ont été consolidés, (ex. Air Canada et Canadien international; tous les affiliés d'Air Canada), et Inter-Canadien n'opère plus.

INDICATEURS DES COÛTS UNITAIRES ET DE LA PRODUCTIVITÉ

Entre 1994 et 1999, la productivité totale des facteurs de l'industrie du transport aérien dans son ensemble a augmenté de 17 %, les principaux gains survenant en 1996 et 1997. La productivité a baissé de 3,8 % en 1998, mais a regagné 2,4 % en 1999, pour revenir à un niveau proche de celui de 1997. Comme l'illustre la figure 14-2, la base élargie de l'analyse ne modifie que marginalement cette dynamique.

FIGURE 14-2 : DYNAMIQUE DE LA PRODUCTIVITÉ DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN, 1994 – 1999



Séries antérieures : Air Canada, Canadien International, Air Nova, Air Ontario, Ontario Express, Air BC, Inter-Canadien, Canadian Regional
Nouvelles séries : Séries antérieures plus Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation et Wesjet

Source : Transports Canada

Depuis 1994, les coûts unitaires de l'industrie du transport aérien ont augmenté de 0,4 % par an. En 1998, la baisse de la productivité et la hausse importante des prix des facteurs ont contribué à l'augmentation de 7,7 % des coûts unitaires. En termes pécuniaires, cela a majoré de près de 1 milliard $ la base des coûts des compagnies aériennes. En 1999, les coûts unitaires n'ont représenté que 1,6 % des coûts totaux. Les prix des facteurs, en particulier les coûts de main-d'œuvre et les coûts en capital, ont poursuivi leur progression, même si l'impact de la hausse de 4,1 % des prix des facteurs a été quelque peu atténué par les gains de productivité. Les coûts totaux de l'industrie ont chuté de 18 millions $ en 1999. Certains transporteurs ont connu d'importantes hausses des coûts en 1999. Grâce à d'importantes baisses des coûts en 1996 et 1997, les coûts de l'industrie, soit de 72 millions $, ont été inférieurs en 1999 par rapport à 1994. Par comparaison, entre 1991 et 1994, l'industrie du transport aérien a enregistré une baisse de ses coûts d'environ 750 millions $.

RÉSULTATS FINANCIERS

En 1999, le bénéfice d'exploitation des transporteurs canadiens a augmenté de 157 millions $. Même si, la plupart des années, le ratio d'exploitation moyen des deux principales compagnies (Air Canada et Canadien International) est resté au-dessus de 98 %, le fardeau des déficits antérieurs (2 milliards $ depuis 1991) est devenu insupportable et a abouti à une restructuration en profondeur de l'industrie.

En 2000, la rentabilité d'Air Canada a subi les effets fâcheux des frais non périodiques se rattachant au processus de restructuration et de l'augmentation des coûts de carburant. Le transporteur a déclaré un déficit d'exploitation de 101 millions $ en 2000, lequel est essentiellement attribuable aux frais non périodiques, qui se chiffrent à 282 millions $, notamment 178 millions $ de coûts ponctuels de main-d'œuvre résultant de la signature d'une nouvelle convention collective avec les pilotes, 32 millions $ pour contrecarrer la menace d'une grève des pilotes et 72 millions $ pour l'intégration des services à la clientèle[15]. Si l'on exclut les dépenses non périodiques, Air Canada a enregistré un bénéfice d'exploitation de 181 millions $, comme l'indique le tableau 14-9, avec un ratio d'exploitation de 98,3 %.

TABLEAU 14-9 : RÉSUMÉ DES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

(Millions de dollars)

	1994	1997	1998	1999	2000
Air Canada et Canadien International					
Recettes	6 690	8 648	9 103	9 706	10 740
Dépenses[1]	6 678	8 182	8 981	9 471	10 559
Bénéfice d'exploitation	11	465	122	235	181
Ratio d'exploitation (%)	99,8	94,6	98,7	97,5	98,3
Gros transporteurs indépendants					
Bénéfice d'exploitation	30	61	36	80	N/D
Ratio d'exploitation (%)	95,2	94,3	98,2	95,9	N/D

1 À l'exclusion de 282 millions $ de frais non périodiques en 2000.

Source : Les chiffres d'Air Canada et de Canadien International relatifs à 1994-1998 sont extraits des rapports annuels d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International. Les chiffres relatifs à 1999-2000 sont les chiffres rapportés par Air Canada. Les chiffres relatifs aux gros transporteurs indépendants ont été fournis par Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada.

Les transporteurs indépendants (Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation et Westjet) ont affiché des résultats financiers mitigés, certains montrant des profits, d'autres n'ayant pas cette chance. En tant que groupe, ils ont affiché un ratio d'exploitation moyen de 96 % en 1999, contre 98 % en 1998.

La restructuration de l'industrie du transport aérien se poursuit. Récemment, Canada 3000 a annoncé l'achat de Royal Aviation.

15 Communiqué de presse officiel d'Air Canada, février 2001.

CONSÉQUENCES DE L'AUGMENTATION DES PRIX DU CARBURANT

En 1997, les compagnies aériennes ont payé le carburant aviation en moyenne 28,4 ¢ le litre. Dans cette analyse, nous avons présumé que les prix du carburant avaient augmenté de 11 ¢, pour atteindre 39,4 ¢ le litre en 2000, soit une hausse de 39 %, et de 55 % par rapport aux prix inférieurs de 1999 signalés par Air Canada dans son rapport du quatrième trimestre de 2000. Cela représente une hausse des coûts totaux de 5,9 % depuis 1997. Si ce sont les usagers qui absorbent la totalité de la hausse des coûts de carburant, en l'absence de tout facteur compensateur, il faudrait que les prix du transport augmentent de 6,1 %. Les estimations des hausses de prix en première moitié de l'année 2000 semblent montrer que l'industrie a soit passé les augmentations de prix du carburant aux usagers ou les a encaissées à partir de gains d'efficacité.

TABLEAU 14-10 : INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991 – 1999

	Évolution des prix (variation annuelle en pourcentage)				*Évolution de la production (variation annuelle en pourcentage)*			
	1991–1994	*1997/98*	*1998/99*	*1994–1999*	*1991–1994*	*1997/98*	*1998/99*	*1994–1999*
CN et CP	(1,4)	(0,3)	(2,9)	(0,8)	3,7	(4,8)	4,1	1,0
VIA Rail								
Corridor	5,3	6,7	(0,9)	2,5	0,1	(3,7)	9,7	0,7
Grandes lignes	6,4	8,6	(6,9)	4,3	2,7	(0,4)	18,3	3,1
Dessertes éloignées – régionales	(2,0)	14,2	(8,3)	3,5	5,5	(7,6)	13,6	(0,2)
Total	5,0	7,2	(2,8)	3,0	1,0	(1,6)	12,9	1,7
Industrie du camionnage								
Intraprovincial	(0,1)	(1,5)	(2,3)	(0,6)	7,4	6,9	1,9	6,1
Interprovincial	1,2	(2,8)	1,1	(1,1)	5,5	4,0	2,4	5,5
Transfrontalier	1,6	2,0	1,9	0,8	17,4	4,5	18,8	12,3
Total du camionnage	0,7	(0,6)	(0,1)	(0,3)	9,9	4,4	9,5	8,3
Secteur des autocars interurbains								
Services réguliers	0,5	0,6	3,3	1,4	(3,5)	(0,6)	(6,0)	(4,3)
Services affrétés	(4,6)	(4,3)	5,5	(1,6)	7,7	28,3	(12,6)	6,6
Total du secteur de l'autocar	(0,9)	(0,9)	1,8	(0,2)	0,1	11,6	(4,1)	2,2
Industrie des transports en commun	4,1	1,2	1,0	(2,1)	(1,7)	0,6	(0,1)	0,8
Transport aérien								
Passagers intérieurs	2,2	4,3	5,7	0,5	(1,0)	5,8	2,3	6,2
Passagers internationaux	0,3	3,5	6,2	1,8	3,7	3,4	5,9	10,4
Fret aérien	(3,8)	5,5	(0,4)	0,4	0,9	(2,4)	7,9	5,6
Total du transport aérien	0,9	3,7	5,3	1,1	1,2	7,8	4,4	9,0
Certaines entreprises de transport [1]								
Marchandises	(0,2)	(0,4)	(1,1)	(0,5)	6,9	2,3	7,6	6,2
Voyageurs	1,3	3,8	6,0	1,2	1,2	4,5	4,3	8,4
Total	0,1	0,9	1,1	0,1	5,5	3,4	6,7	6,8
Total du secteur des transports [2]								
Transporteurs commerciaux	0,1	0,8	1,1	0,1	5,4	3,6	6,5	6,7
Transporteurs publics	4,2	1,8	0,6	3,2	(1,5)	0,4	6,1	0,9
Total	0,4	0,9	1,1	0,3	4,9	3,4	6,5	6,3

1 Le CN et le CP, les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes.
2 Exclut le secteur du transport maritime.

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada et des transporteurs

TABLEAU 14-11 : RÉDUCTION DES PRIX ET ÉCONOMIES RÉALISÉES PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ENTRE 1994 ET 1998

	CN et CP	*VIA Rail*	*Industrie du camionnage*	*Autocars interurbains*	*Industrie des transports en commun*	*Transport aérien*	*Principales entreprises*[1]	*Total*[2]
Baisse des prix (millions $)	531	(18)	750	32	(186)	(304)	977	805
Baisse des prix (%)	8,2	(8,2)	4,7	5,0	(10,0)	(2,6)	2,9	2,2
Économies (millions $)	1 101	145	726	76	(58)	72	1 899	2 063
Économies (%)	17,0	31,3	4,6	12,7	(1,4)	0,6	5,3	5,6

1 Le CN et le CP, les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes.
2 Exclut le secteur du transport maritime.

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada et des transporteurs

TABLEAU 14-12 : STRUCTURE DES COÛTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991, 1994 ET 1998 – 1999

(Pourcentage des coûts totaux)

		CN et CP	*VIA Rail*	*Industrie du camionnage*	*Autocars interurbains*	*Industrie des transports en commun*	*Transport aérien*	*Principales entreprises*[1]	*Total*[2]
1991	Variables	70,1	80,4	86,4	81,5	75,6	80,5	79,4	79,0
	Main-d'œuvre	40,8	40,1	48,1	39,9	49,5	26,0	39,9	39,9
	Carburant	8,4	3,3	11,8	8,0	3,8	14,2	10,3	10,3
	Autre	20,9	37,0	26,5	33,6	22,3	40,3	29,2	28,8
	Capital	29,9	19,6	13,6	18,5	24,4	19,5	20,6	21,0
1994	Variables	72,8	80,5	87,7	82,6	73,7	80,0	81,3	80,3
	Main-d'œuvre	41,3	40,4	47,2	41,2	54,2	23,3	40,6	40,6
	Carburant	8,1	2,9	12,6	8,0	5,0	13,7	10,6	10,6
	Autre	23,4	37,2	27,9	33,4	14,5	42,9	30,1	19,7
	Capital	27,2	19,5	12,3	17,4	26,3	20,0	18,7	10,3
1998	Variables	71,2	83,3	86,8	79,3	70,2	82,2	82,0	80,7
	Main-d'œuvre	37,3	40,1	45,6	41,7	51,1	21,3	37,4	37,4
	Carburant	7,9	3,8	13,0	9,1	4,9	11,9	10,7	10,7
	Autre	26,0	39,4	28,1	28,5	14,2	48,9	33,9	19,3
	Capital	28,8	16,7	13,2	20,7	29,8	17,8	17,6	7,3
1999	Variables	70,3	83,5	86,5	79,2	69,7	82,4	82,0	80,7
	Main-d'œuvre	38,0	40,6	45,5	41,7	50,8	21,9	37,6	37,6
	Carburant	7,2	3,8	12,9	8,4	5,0	12,0	10,7	10,7
	Autre	25,1	39,2	28,1	29,0	13,9	48,5	33,6	19,3
	Capital	29,7	16,5	13,5	20,8	30,3	17,6	18,0	7,6

1 Le CN et le CP, les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes.
2 Exclut le secteur du transport maritime.

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada et des transporteurs

TABLEAU 14-13 : INDICATEURS D'EFFICACITÉ, ENTREPRISES DE TRANSPORT, DE 1991 À 1999

		Productivité (hausse annuelle en pourcentage)				*Coûts unitaires (hausse annuelle en pourcentage)*			
		1991–1994	*1997-1998*	*1998-1999*	*1994–1999*	*1991–1994*	*1997-1998*	*1998-1999*	*1994–1999*
CN et CP	Variables	4,9	0,8	8,0	5,0	(1,9)	(3,8)	(5,1)	(3,3)
	Capital	2,4	(4,2)	3,3	1,4	(6,5)	0,7	(1,3)	(0,6)
	Total	4,2	(0,6)	6,6	4,0	(3,3)	(2,5)	(4,0)	(2,5)
VIA Rail	Variables	2,3	(1,2)	11,7	6,0	(2,6)	1,7	(12,0)	(4,2)
	Capital	5,8	3,3	(18,1)	1,8	(2,8)	(2,3)	(6,9)	(6,7)
	Total	3,0	(0,5)	6,1	5,3	(2,6)	1,0	(10,8)	(4,6)
Industrie du camionnage	Variables	1,2	3,5	0,8	2,5	0,2	(1,3)	0,3	(0,5)
	Capital	4,2	(2,5)	(2,0)	(0,9)	(3,5)	2,6	2,5	1,6
	Total	1,6	2,7	0,4	2,1	(0,3)	(0,8)	0,6	(0,2)
Industrie des autocars interurbains	Variables	3,1	6,6	(0,3)	4,8	(2,0)	(4,3)	1,7	(2,5)
	Capital	5,2	(0,6)	(0,2)	(0,2)	(4,6)	3,2	2,2	2,0
	Total	3,5	5,4	(0,3)	3,8	(2,5)	(2,9)	1,8	(1,6)
Industrie des transports en commun	Variables	2,3	1,2	1,6	0,8	1,7	(0,8)	(1,9)	0,2
	Capital	(1,4)	(3,9)	(2,6)	(3,6)	5,2	3,8	0,7	4,2
	Total	1,4	(0,3)	0,4	(0,4)	2,5	0,5	(1,1)	1,3
Industrie du transport aérien	Variables	4,2	(6,2)	2,0	2,0	(2,8)	7,7	2,0	1,1
	Capital	5,2	7,0	4,1	8,3	(1,7)	7,8	(0,4)	(2,5)
	Total	4,4	(4,0)	2,4	3,1	(2,6)	7,7	1,6	0,4
Grosses entreprises de transport[1]	Variables	3,2	(0,3)	2,4	2,8	(1,4)	1,1	(0,1)	(0,5)
	Capital	3,7	(0,1)	1,7	2,8	(4,3)	3,6	0,3	(0,5)
	Total	3,3	(0,3)	2,3	2,8	(2,0)	1,5	(0,0)	(0,5)
Total du secteur des transports[2]	Transporteurs commerciaux	3,3	(0,2)	2,2	2,8	(2,0)	1,5	0,0	(0,5)
	Transporteurs publics	1,6	(0,3)	0,9	0,2	1,8	0,6	(2,2)	0,6
	Total	3,0	(0,2)	2,1	2,5	(1,4)	1,3	(0,2)	(0,4)

1 Le CN et le CP, les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes.
2 Exclut le secteur du transport maritime.

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada et des transporteurs

TABLEAU 14-14 : SIMULATION DE L'EFFET DE LA HAUSSE DES PRIX DU CARBURANT EN 2000 SUR LES COÛTS TOTAUX, LES PRIX ET LES SUBVENTIONS DE TRANSPORT

	Part des coûts de carburant (%)		*Évolution des prix du carburant en %*		*Évolution des coûts totaux en %*	
	1997	*1999*	*1997*	*1999*	*1997*	*1999*
CN et CP	9,1	7,9	32,7	51,5	3,0	3,7
Industrie du camionnage	13,2	13,0	25,5	28,9	3,4	3,7
Industrie du transport aérien	15,2	11,9	38,9	55,0	5,9	6,6
Industrie des autocars interurbains	9,7	9,1	25,7	29,2	2,5	2,5
Transporteurs commerciaux[1]	12,8	12,8	32,0	41,2	4,1	4,7
VIA Rail	3,8	3,8	38,3	44,6	1,6	1,7
Industrie des transports en commun	3,2[2]	3,1[2]	31,6	46,2	1,0	1,3
Transporteurs publics[3]	3,4	3,2	32,5	46,0	1,1	1,4
Total[4]	**11,6**	**10,5**	**32,0**	**41,3**	**3,7**	**4,3**

	Prix du carburant (¢/L)		*Évolution des prix des transports en %*		*Évolution des subventions en %*	
	1997	*1999*	*1997*	*1999*	*1997*	*1999*
CN et CP	32,0	28,1	3,5	4,1	N/D	N/D
Industrie du camionnage	50,6	48,4	3,5	4,0	N/D	N/D
Industrie du transport aérien	28,4	24,3	6,1	7,1	N/D	N/D
Industrie des autocars interurbains	50,3	48,0	2,5	2,4	N/D	N/D
Transporteurs commerciaux	36,7	33,5	4,3	5,0	N/D	N/D
VIA Rail	32,5	29,8	4,2	3,8	3,9	4,3
Industrie des transports en commun	37,5	34,2	2,4	3,0	2,7	3,5
Gouvernement	36,7	33,6	2,6	3,1	2,8	3,6
Total	**36,7**	**33,5**	**4,2**	**4,9**	**N/D**	**N/D**

1 Le CN et le CP, les entreprises de camionnage, les compagnies d'autocars et les compagnies aériennes.
2 Exclut le coût estimatif de l'électricité utilisée pour la traction.
3 VIA Rail et les réseaux de transport en commun.
4 Exclut le secteur du transport maritime.

Source : Transport Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada et des transporteurs